National Transportation Agency of Canada

1990-91 Estimates

Part III

Expenditure Plan

90-03703/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1991-III-69
ISBN 0-660-55628-6

1990-91 Estimates

Part III

National Transportation Agency of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the National Transportation Agency of Canada Program including a description, information on its background and objectives, its planning perspective and current plans. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more information on items of particular interest.

This Plan reflects the transfer of the Railway/Pipeline Accident Investigations Activity to the new Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) (upon proclamation of the legislation). Information related to the past performance of this activity will be reported in the Expenditure Plan of CTAISB.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1990-91 4
B. Use of 1988-89 Authorities - Volume II of the Public Accounts 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1990-91
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6

B. Recent Performance
   1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year 7
   2. Review of Financial Performance 8

C. Background
   1. Introduction 9
   2. Legal Mandate 9
   3. Program Objective 9
   4. Program Organization for Delivery 10

D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 12
   2. Initiatives 13
   3. Update on Previously Reported Initiatives 13

E. Program Effectiveness 14

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies 17
B. Market Entry and Analysis 23
C. Dispute Resolution 29
D. Management and Administration 37

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program resources
   1. Financial Requirements by Object 39
   2. Personnel Requirements 39
   3. Transfer Payments 41
   4. Net Cost of Program 44

B. Other Information
   1. Federal Statutes either administered by the NTA or which confer a duty or a function on the NTA 44
   2. Documents Approved by Privy Council Office 45

C. Index 47

Spending Authorities

A. Authorities for 1990-91 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1990-91 Main Estimates	1989-90 Main Estimates
National Transportation Agency			
70	Operating expenditures	**31,649**	33,023
75	Contributions	**14,178**	13,633
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	**633,200**	472,148
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	**7,000**	62,964
(S)	Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987	**28,760**	17,502
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	**85,451**	82,164
(S)	Contributions to employee benefit plans	**3,791**	3,967
	Total Agency	**804,029**	685,401

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1990-91 Main Estimates
National Transportation Agency		
70.	National Transportation Agency - Operating expenditures	**31,649,000**
75.	National Transportation Agency - Contributions	**14,178,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1990-91 Main Estimates					1989-90 Main Estimates
	Authorized Person-year	Budgetary				
		Operating	Capital	Transfer Payments	Total	
Transportation Subsidies	111	7,576	50	768,589	**776,215**	656,091
Market Entry and Analysis	94	6,286	63	–	**6,349**	6,302
Dispute Resolution	104	7,127	20	–	**7,147**	8,011
Railway/Pipeline Accident Investigations	–	–	–	–	–	2,400
Management and Administration	182	13,964	354	–	**14,318**	12,597
	491	34,953	487	768,589	**804,029**	685,401
1989-90 Authorized person-years	527					

* See Figure 34, page 40, for additional information on person-years.

B. Use of 1988-89 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
National Transportation Agency				
75	Operating expenditures	37,585,000	37,585,000	**36,878,368**
80	Contributions	24,375,000	24,375,000	**15,907,622**
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	663,500,000	777,338,957	**777,338,957**
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	73,634,000	74,040,096	**74,040,096**
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	70,630,000	78,384,492	**78,384,492**
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,671,000	4,829,000	**4,829,000**
	Total Program - Budgetary	874,395,000	996,552,545	**987,378,535**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1990-91

1. Highlights for 1990-91

Highlights of the program in 1990-91 will include:

- The publication of the Agency's second annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987), and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation (see pages 14, 27 and 28).
- Regulations introduced on the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities (see page 36).
- Implementation of new "Designated Provision" regulations to permit the Agency to assess a fine when a contravention of certain provisions of the Air Transportation Regulations occurs (see page 27).
- Report to the Minister on results of Agency investigation in potential of bias in the present rate scale under the Western Grain Transportation Act (see page 20).
- The introduction of automation and information technology to improve program administration of Agency activities (see pages 21, 33 and 38).
- A manual containing a Compendium of Agency regulations will be published and made available to the industry.
- Upon proclamation of the legislation, the transfer of the Railway/Pipeline Accident Investigation function to the Canadian Transportation Accident Investigation & Safety Board.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Change
Transportation Subsidies	**776,215**	745,199	31,016
Market Entry & Analysis	**6,349**	6,677	(328)
Dispute Resolution	**7,147**	7,161	(14)
Railway/Pipeline Accident Investigations	**–**	2,272	(2,272)
Management & Administration	**14,318**	14,240	78
	804,029	775,549	28,480
Person-years * Controlled by TB	**491**	529	(38)
Other	**12**	12	0
	503	541	(38)

* See Figure 34, page 40, for additional information on person-years.

Explanation of Change: The financial requirements for 1990-91 are $28.5 million or 3.7% higher than the 1989-90 forecast expenditures. This increase is due primarily to:

- an increase in payments under the Western Grain Transportation Act representing a return to normal shipping volumes following a decline in 1989-90 as a result of the 1988 prairie drought — 63.1 million
- a decrease in payments under the Railway Act and the National Transportation Act, 1987 due to discontinuance of Eastern Grain/Flour Rates program which amounted to $25.7 million in 1989-90 — (30.5 million)
- a decrease in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — (2.8 million)
- transfer of the Railway/Pipeline Accident Investigation function (36 person-years) to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board — (2.6 million)
- an increase in payments under the Maritime Freight Rates Act — 0.7 million
- workload increases and price adjustments — 0.6 million

Explanation of 1989-90 Forecast: The 1989-90 forecast (which is based on information known to management as of January 24, 1990) is $90.1 million or 13.2% higher than the 1989-90 Main Estimates of $685.4 million (see Spending Authorities, page 4). The difference of $90.1 million reflects the following major items:

- an increase in forecasted payments under the Western Grain Transportation Act due to the revised rate scale and higher volume of grain shipments than anticipated — 97.9 million
- a decrease in payments under the Railway Act due to discontinuance of Eastern Grain/Flour Rates program effective July 15, 1989 — (16.5 million)
- an increase in payments under the Atlantic Region Freight Asistance Act — 6.1 million
- an increase in payments under the National Transportation Act, 1987 — 2.3 million
- an increase in operating costs due to unforeseen and unavoidable operating requirements and higher than normal severance pay — 0.5 million
- a decrease in payments under the Maritimes Freight Rates Act — (0.2 million)

B. Recent Performance

1. Highlights for Year in Progress and the Past Year

Key accomplishments of the National Transportation Agency Program for 1988-89 and the first part of 1989-90 include:

- The Agency's first annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987) and other legislation pertaining to the economic regulation of transportation was tabled by the Minister in June 1989 (see pages 14, 27 and 28).

- The conduct of the quadrennial costing review as required under section 38 of the Western Grain Transportation Act will result in a report on the Agency's findings to the Minister of Transport by March 31, 1990 (see page 21).

- The transfer of the Rail Safety function to Transport Canada in January 1989.

- The establishment of a new sub-activity called Rail Infrastructure (see page 31) which has among its objectives, the efficient handling of the rail infrastructure responsibilities remaining with the Agency when Rail Safety transferred to Transport Canada.

- There were 12 public hearings held in 1988-89 and 9 are forecast for 1989-90, affording the public the opportunity to express their views on specific cases before the Agency. The Agency also conducted a major inquiry into VIA Rail's pricing policy.

- The statutory requirement to issue replacement air licences by December 31, 1988 was completed resulting in the issuance of 1,638 domestic and 1,376 international air replacement licences.

- There were 23 regulations or other documents approved by the Privy Council Office (see page 45).

- The transfer of the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act subsidy administration to the Atlantic region office in Moncton was completed and service improvements implemented resulting in a reduction of time for claim processing (see page 21).

- Considerable staff time was devoted to external communications to ensure that the Agency's program and services are understood and to foster good relationships with client groups. Agency staff delivered some 50 formal speeches and conducted some 400 briefings for interested parties including representatives of foreign and provincial governments, industry and groups representing transportation users. Staff also participated in more than 1,000 informal meetings with key groups. The Agency's Annual report was distributed to some 3,000 persons while the Annual Review was distributed to some 5,000 parties.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	1988-89		
	Actual	Main Estimates	Change
Transportation Subsidies	949,958	829,123	120,835
Market Entry & Analysis	6,329	5,997	332
Dispute Resolution	5,811	6,665	(854)
Rail Safety	11,438	21,226	(9,788)
Railway/Pipeline Accident Investigations	699	–	699
Management & Administration	13,144	11,384	1,760
	987,379	874,395	112,984
Person-Years *: Controlled by TB	631	660	(29)
Other	10	12	(2)
	641	672	(31)

* See Figure 34, page 40, for additional information on person-years.

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $113 million or 12.9% higher than the Main Estimates. This was primarily due to:

• an increase in payments under the Western Grain Transportation Act	113.8 million
• transfer of the Rail Safety function to Transport Canada	(8.8 million)
• an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	7.8 million
• a decrease in payments under the Maritime Freight Rates Act	(1.4 million)
• an increase in operating costs due to unanticipated start-up costs and higher than normal severance pay	1.2 million
• an increase in payments under the Railway Act and the National Transportation Act, 1987	0.4 million

C. Background

1. Introduction

The National Transportation Agency was established on January 1, 1988 by the National Transportation Act, 1987 (NTA,1987). The Agency is the federal body responsible for the economic regulation of transport industries under federal jurisdiction in Canada. The establishment of the Agency and implementation of the legislation provided the means for the federal government to introduce regulatory reforms designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector. In keeping with this objective, the Agency is mandated to develop and operate an effective regulatory process that is timely, open and accessible, and to adjudicate all matters before it in a competent, independent and objective manner.

2. Legal Mandate

Section 6 of the NTA, 1987 provides for the establishment of the National Transportation Agency. The Agency has all the powers, rights and privileges of a superior court with respect to matters within its jurisdiction, and makes regulations and issues decisions and orders regarding these matters. It performs all the functions vested in it by the NTA, 1987 and related legislation. A complete list of these statutes may be found in Section III (see page 44).

The Agency's role in transportation is distinct from that of Transport Canada's. The Agency is responsible for the economic regulation of transportation. Transport Canada performs a policy development role in support of the Minister of Transport, has responsibilities related to the regulation of transportation safety and provides certain transportation services. The Agency also has relationships with the Grain Transportation Agency under the Western Grain Transportation Act; Agriculture Canada concerning the Western Grain Stabilization Fund and other producer support programs; External Affairs concerning bilateral air agreements; and Revenue Canada concerning the Coasting Trade Exemption Regulations.

3. Program Objective

To support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under Federal jurisdiction.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The National Transportation Agency Program consists of four activities. Three activities relate to the regulatory functions encompassed in the mandate of the Agency: the regulation of market entry and exit, the timely and inexpensive settlement of disputes, and the administration of federal subsidy programs. The fourth activity, Management and Administration, supports the overall program.

Organization Structure: The NTA exercises its powers through its Members, of which there is a Chairman, Vice-Chairman, seven permanent Members and up to six temporary Members, all appointed by the Governor in Council. The staff of the Agency are organized into three program branches and four administrative support branches, the heads of which all report to an Executive Director, who in turn reports to the Chairman.

The three program branches also relate to the three regulatory functions of the Agency: the Transportation Subsidies Branch, the Market Entry and Analysis Branch, and the Dispute Resolution Branch. Regulatory and administrative support to these is provided by a Legal Services Branch, the Agency's Secretariat, a Human Resources Branch and a Corporate Management and Regional Operations Branch.

The Agency headquarters are located in the National Capital Region with regional offices in Saskatoon, Moncton, Montreal, Thunder Bay and Whitehorse. The program branches provide functional direction to regional staff who deal with local issues.

Figure 3 illustrates the relationship between the Agency's activities and its organizational structure.

Figure 3: 1990-91 Resources by Organization Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Transportation Subsidies	Market Entry Analysis	Dispute Resolution	Management & Administration	Organization Total
Agency Members 26 P-Y				3,046 26 P-Y	3,046
Executive Direction 4 P-Y				295 4 P-Y	295
Transportation Subsidies 73 P-Y	674,150 73 P-Y				674,150
Market Entry and Analysis 89 P-Y		6,075 89 P-Y			6,075
Dispute Resolution 97 P-Y			6,593 97 P-Y		6,593
Legal Services 18 P-Y				1,372 18 P-Y	1,372
Secretariat 26 P-Y				1,577 26 P-Y	1,577
Corporate Management and Regional Operations 92 P-Y				6,324 92 P-Y	6,324
Human Resources 21 P-Y				1,209 21 P-Y	1,209
Western Region (Saskatoon) 12 P-Y	174 2 P-Y	179 3 P-Y	334 4 P-Y	265 3 P-Y	952
Atlantic Region (Moncton) 45 P-Y	101,891 36 P-Y	95 2 P-Y	220 3 P-Y	230 4 P-Y	102,436
Activity Total ($000)	776,215	6,349	7,147	14,318	804,029
Activity Total (P-Y)	111 P-Y	94 P-Y	104 P-Y	194 P-Y	503 P-Y

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Canada's new transportation legislation was designed to promote a more dynamic and competitive transportation environment. Transportation was recognized as an essential component in enhancing Canada's competitive edge in the global economy and in promoting the economic growth of its regions. Likewise, changes in international and domestic markets that shape the country's overall economic performance inevitably impact on the transportation system. Changes in economic and competitive circumstances can have an impact on the rates, fares, tariffs and services offered by carriers, on entry and exit into the transportation market, as well as on ownership and control of the transportation sector and, subsequently, on the Agency's workload.

While the above items are the primary factors influencing the transportation industry there are other factors that can have an impact. Some of these factors can distort the market and prevent the attainment of a more competitive transportation system, including:

- changes in the ownership structure;
- the transportation infrastructure and its ability to support changes in the industry;
- safety and environmental concerns;
- operational changes implemented by the industry which can limit opportunities for competition.

Many of these factors will be monitored by the Agency to determine the degree of impact they have on the transportation environment. Some of the changes could effect policy changes that can ultimately affect the responsibilities of the Agency. An example is a Computer Reservations Policy currently under development. The associated regulations will likely be administered by the Agency (see page 34).

There are other factors, including decisions taken or to be taken by the Government that will have a future impact on the transportation environment and program objectives:

- a recent federal government decision concerning VIA Rail services;
- the establishment of the Royal Commission on Transportation. The findings of the Commission may result in policy or legislative changes;
- in a recent Agriculture Canada discussion paper it is stated that a review of agriculture transportation programs is required to ensure the programs continue to serve the best interests of the agricultural community and contribute to its long-term viability;
- appeal to the Supreme Court of Canada by Central Western Railway concerning the applicability of federal labour laws. The Court's ruling may have an impact on the development of short line railways in Canada; and
- the termination of the Eastern Rates Payments program as called for in the February 1989 federal budget.

The Agency is required by the Western Grain Transportation Act to calculate the amount of subsidies paid to the railways for the transportation of western grain. Every four years the Agency is required to conduct a costing review to determine grain related costs, known as "base year costs" for the most recent calendar or crop year. The Agency issued a decision

November 15, 1989 concerning its jurisdiction to take into account the known and measurable productivity savings when determining base year costs. Given the expected impact of the Agency's decision on future levels of railway compensation, it is anticipated that the decision will be appealed by the railway companies.

As illustrated, there are many factors that can have an impact on the transportation environment, and subsequently on the Agency program. Many of the Agency's functions are carried out under statutory timeframes or are time-sensitive and require immediate action. To remain responsive to shifting demands for its services while meeting statutory and other deadlines is a major and continuing challenge for the Agency. To meet this challenge, the Agency has developed and implemented various management systems and processes, and is planning to increase its use of modern technology.

2. Initiatives for 1990-91

The introduction of new technology, particularly computer-based systems, will be a top priority for increasing productivity and ensuring the Agency can meet its statutory responsibilities. Technology and the operational efficiencies it brings, are critical to the Agency since much of its work is subject to statutory deadlines. The Agency is planning to undertake major computerized projects over the next few years that will improve program efficiency, and administrative and financial control (see pages 21, 33 and 38).

3. Update on Previously Reported Initiatives

- A project management system was implemented that tracks projects, applications and other cases to ensure deadlines are met, and to enable the Agency to identify and respond to shifting demands for its services.

- The Agency opened and located Members in offices in Thunder Bay and Montreal in addition to locating Members in the regional offices of Saskatoon and Moncton. In 1990-91, Members will be located in new offices in British Columbia and Northern Canada. This should increase the Agency's accessibility and responsiveness to the transportation industry, and ensure its sensitivity to regional concerns.

- In response to its increased powers pursuant to recent amendments to the National Transportation Act, 1987, the Agency continued work on the regulation and enforcement of accessibility for persons with disabilities to all transportation services under federal jurisdiction (see page 35), and promulgation of regulations on the terms and conditions of air carriage for persons with disabilities is expected in 1990-91 (see page 36).

- Work continues on the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations, as well as changes to regulations governing air courier services (see page 25).

- Work continues on the computerization of Atlantic Region subsidy claims processing and air tariff filing (see pages 21 and 33).

- The Agency completed its first annual review on the impact of the regulatory reforms on the transportation industry and its first report was tabled on June 2, 1989 (see Program Effectiveness, page 14).

- Agency involvement in Operation Life Saver, as part of its Rail Safety Function, was discontinued when the Rail Safety Activity transferred to Transport Canada, January 1, 1989.

E. Program Effectiveness

The National Transportation Agency is required as set out in section 267 of the National Transportation Act to review and report to the Minister for each of the years 1988 to 1991, on the effectiveness of the new transportation legislation - the National Transportation Act, 1987, Motor Vehicle Transport Act, 1987, and Shipping Conferences Exemption Act, 1987. The review must be provided to the Minister by May 31 of each year and is then tabled in the House of Commons and the Senate by the Minister within 15 sitting days. The Agency's first review, Annual Review 1988, was tabled on June 2, 1989.

The review is fairly extensive in coverage and addresses specifically the following as required in the Act: changes in prices and levels of service offered to shippers and travellers; changes in structure, performance and employment levels in the transportation industry; the Agency's record in handling complaints, applications, etc.; effects of 'competitive line rates' on railway companies; and abandonments of railway lines. The following is the executive summary of the first annual review.

Executive Summary

The National Transportation Act, 1987, the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 brought in a new era of economic regulation for the transportation industry of Canada. This legislative package recognized the importance of transportation in enhancing Canada's competitive edge in the global economy and in promoting the economic growth of its regions. To achieve these ends, specific provisions in the legislation were designed to encourage the development of a new competitive environment, an efficient transportation system that meets the needs of shippers and travellers, and a simplified, accessible and responsive regulatory process.

The Agency's review of the dynamics of the transportation industry in 1988 indicates that the first year of regulatory reform has had a positive impact on the industry's performance and potential. The broad direction of changes occurring in the structure, operations and marketing of transportation services suggests that the seeds of reform, nourished by a robust Canadian economy, have taken root.

General Observations in the First Year of Reform

A More Competitive Environment

- Confidential contracting was the principal competitive mechanism utilized by shippers and railways. Over 1,200 confidential contracts were filed with the Agency, representing a wide spectrum of industries. The Agency has established from its Shippers' Survey that over 30 per cent of rail traffic moved under contract in 1988. Seventy-five per cent of rail shippers reported that their contract rates were lower than published rates.

- Over half of the rail users reported that competitive access and dispute resolution provisions were important levers in their negotiations with the railways. One in five shippers indicated that interswitching had a positive impact on their firm.

- The Shippers' Survey indicated that the use of intermodal services went up by about five per cent in 1988. Intermodal services were used, on average, for 15 per cent of shippers' transportation needs. The predominant form of intermodal services reported by three out of four shippers was the truck-rail combination.

- Shippers and carriers both indicated the presence of more trucking firms in all markets in 1988. In the truckload segment, this increased competition came mainly from new entrants; and in the less-than-truckload market, it stemmed largely from the expansion of the operations of existing firms. Increased competition was reported in domestic as well as transborder markets.

- In the airline industry, where deregulation actually began earlier in the 1980's, the development of two large carrier families which link together the operation of national, regional and local airlines has produced two fully-competitive coast-to-coast networks. This consolidation has resulted in intensive competition on heavily-travelled intercity routes and in local-service markets.

- The ranks of independent air carriers grew in 1988 with the addition of new charter carriers and small local-service airlines.

A Move Toward Rationalized Services and Efficient Operations

- In response to the new competitive environment, both CN and CP Rail undertook significant restructuring activities. CN trimmed its balance sheet with the sale of select non-rail assets and the Grand Trunk Eastern line in the U.S., it ceased rail operations in Newfoundland and announced its intention to abandon its Prince Edward Island network. CP Rail created a new division, Canadian Atlantic Railway, to handle its Maritime operations.

- In the trucking industry, there were consolidations and route structure changes, allowing for broader provision of single line service among regions, and the expansion of operating authorities of established carriers.

- Consolidations and alliances in the air transport industry have intensified hub-and-spoke scheduling which allows major carriers to use their large jets on the higher density intercity routes while their affiliates provide the all-important traffic feed. It also enabled the major carriers to keep passengers on-line for as much of their journey as possible and thereby increase revenues.

- Canada's airlines embarked on major re-equipment programs to provide flexibility in fleet deployment and lowest possible operating costs.

- In 1988, ocean carriers offered comparable sailing frequencies and transit times between Canadian and foreign ports, and many shipping lines introduced larger vessels into service.

An Increased Level and Array of Services for Shippers and Travellers

- Over a quarter of the shippers surveyed reported an improvement in the quality of rail services in 1988. Operationally, both CN and CP Rail cut the length of many of their trains to improve their on-time performance. Both railways are also trying to improve their intermodal services.

- With regard to air services, all regions of the country experienced increased service levels in terms of additional flights, capacity and competition.

- The air cargo industry offered increased capacity and convenience through expansion of its route networks additional frequencies and new equipment.

- In terms of trucking, the vast majority of respondents to the Shippers' Survey reported that services provided by for-hire trucking firms had improved or remained stable in 1988. Shippers also rated very highly the services provided by the truckload and less-than-truckload sectors.

- Shipping lines serving Canada introduced new equipment as well as altering sailing schedules and space chartering agreements.

The Maintenance of Safety Standards in Transportation

- With respect to 1988, there was an improvement in the train accident rate. The accident rate for Canadian commercial air services remained almost unchanged since 1983.

Responsive Turn-Around Times for Regulatory Processes

- There were 185 applications for new or amended domestic air services to, from or within northern Canada. Forty-six of these (25 per cent) were processed within 90 days and the majority, 117 (63 per cent), took between 90 and 120 days.

- About 70 per cent of applications for authority to operate domestic services in southern Canada were processed in 30 days or less.

- The statutory requirement to issue air licences by December 31, 1988 to replace those that had been issued pursuant to the previous legislation was completed. A total of 1,638 domestic and 1,376 international replacement licences were issued.

- The Agency received and dealt with 278 formal and informal complaints regarding numerous aspects of services provided by air carriers. It took an average of 57 days to handle these cases; 59 of these were dealt with in less than 15 days.

- About 35 rail-related complaints or applications plus over 40 Ministerial referrals regarding service-related matters were dealt with by the Agency. The majority of these cases were completed within the statutory time limits while a few are still in progress.

- The Agency received 41 complaints respecting transportation services for the disabled, 60 per cent of which were dealt with in less than 2 months.

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies

Objective

To ensure fair and reasonable compensation for the provision of transportation services imposed as a public duty or vital to the commercial viability of a region in Canada by administering, efficiently and economically, programs for the subsidization of transportation services; and to realize an efficient and adequate rail transportation system which meets the requirements of Canadian business through the effective management of the rail network rationalization program.

Description

The Transportation Subsidies activity involves the payment of subsidies in support of transportation services; the prescribing of rail costs and losses and freight rates; the calculation of compensatory rates in accordance with legislation governing the transportation of western grain and canola; the audits of charges to VIA; the regulation of railway accounting; and the evaluation of rail network rationalization proposals.

The Transportation Subsidies activity comprises five sub-activities, of which four: Rates and Payments, Rail Rationalization, Monitoring and Analysis, Audits and Costing Investigations are administered by the Transportation Subsidies Branch. In addition to its 73 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of these sub-activities. The fifth sub-activity, Atlantic Region Freight Assistance Program, is administered by the Moncton office.

Resources Summary

The Transportation Subsidies activity accounts for 21.5 % of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 96.5 % when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 22.6 % of the total person years.

Figure 4: Activity Resource Summary *

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Rates and Payments	670,172	17	637,420	15	852,396	16
Rail Rationalization	1,267	18	1,189	16	806	13
Monitoring and Analysis	725	10	974	12	639	10
Audits and Costing Investigations	1,911	27	1,854	25	2,051	32
Atlantic Region Freight Assistance Program	101,831	35	103,369	33	93,541	38
Activity Administration	309	4	393	5	525	7
	776,215	111	745,199	106	949,958	116

Figure 5: 1988-89 Financial Performance *

(thousands of dollars)	Actual	1988-89 Main Estimates	Change
Rates and Payments	852,396	738,157	114,239
Rail Rationalization	806	639	167
Monitoring and Analysis	639	640	(1)
Audits and Costing Investigations	2,051	2,046	5
Atlantic Region Freight Assistance Program	93,541	87,370	6,171
Activity Administration	525	271	254
	949,958	829,123	120,835

* Reflects changes to titles and minor restructuring between functions. Activity Administration was formerly Director General's office.

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $121 million or 14.6% higher than Main Estimates primarily due to increased subsidy payments as explained in detail on page 9.

Performance Information and Resource Justification

Rates and Payments: The administration of subsidies, rate-setting and costing programs. This includes a continuing requirement for payment determinations and the appropriate freight rate scales for movements of western grain and canola products; investigation of CN and CP charges to VIA Rail; and branch line and non-VIA passenger payments. As reflected in Figure 6, payments made under the Railway Act will decrease substantially, with 1) the jurisdiction of the branch line and non-VIA passenger services programs shifting to the National Transportation Act, 1987 and 2) the termination of the Eastern Rates Program. For further details of all the subsidy payments administered by the Agency see page 41).

Figure 6: Summary of Payments

(thousands of dollars) Authority	1990/91 Estimates	1989/90 Forecast	1988/89 Actual
Railway Act	**7,000**	46,429	55,897
NTA	**28,760**	19,822	16,668
WGTA	**633,200**	570,100	777,339

Under the Western Grain Transportation Act, the Agency is responsible for setting the annual rate scale. The rate scales for the four upcoming crop years will be calculated by indexing the 1988 base year cost using a composite price index and by using projected grain volumes (provided by the Grain Transportation Agency). The rate scale for crop year 1990/91 must be issued by April 30, 1990.

Western grain subsidies are developed using the actual tonnage of grain moved. Monthly payments to four railways are required to be made no later than 30 days after receipt of the claims. Sixty-four claims are reviewed through a series of computerized validation programs and verifications designed to test over 450,000 movements against specific criteria as defined by the WGTA. Various computerized tests are also performed during the fiscal year, as well as field verifications. During 1989-90 a total of 34 shippers will be visited and 18 others will have supplied the Agency's Western Regional Office with documentation to support movements. The field verification included the validation of 13,099 sample records which represents approximately 20% of the total number of records eligible for field verification.

Minimum compensatory rates for the movement of canola to ports in eastern Canada are established by the Agency in accordance with Order-In-Council PC 1976-894. The annual development of rates requires the determination of variable costs for all movements. During 1988/89, 2,200 rates were developed. A major review of the methodology used in rate-making was initiated in 1988/89 and completed in 1989-90. This has resulted in a simplification of the methodology, which will be applied in the setting of the 1990 rates.

The annual investigations of CN and CP charges to VIA was postponed during 1989/90 due to implementation of recommendations made to the Minister, as a result of the VIA Rail Costing Review, completed by the Agency in 1988. The years 1985 through 1988 will be finalized for both CN and CP in compliance with the Minister's directives by the end of June 1990.

Subsidy payments to the railways for the operation of uneconomic branch lines and eligible passenger train services (not operated by VIA Rail) totalled $32.2 million during 1988/89. In all, 46 claims were processed. During 1989/90, monthly advance payments will be made for lines and services in continued operation, and finalization payments will be made for previous years' operations, based on initial and final claims filed with the Agency by the railways. Payments of $36.3 million are forecast for fiscal year 1989/90.

The Federal Government's budget called for the Eastern Rates Program to be terminated effective July 15, 1989. The Agency completed a major audit of the Eastern Rates subsidies in order to finalize the years 1982 to 1988 inclusively. This audit resulted in major disallowances in the order of $1.7 million. The finalization of 1989 payments should be completed by the end of 1989/90.

This sub-activity also includes costing projects for various rate investigations co-ordinated by the Agency's Dispute Resolution Branch. It is estimated that four cases will be completed for 1989/90.

Rail Rationalization: Resources are required to evaluate and process applications from the railways for authority to abandon rail lines (or portions thereof) and for the removal of station buildings. For each application to abandon a rail line, the Agency must evaluate the current and potential economics before rendering a decision. Shippers' requirements have to be carefully weighed against objectives to enhance railway cost effectiveness and reduce the federal subsidy burden. This sub-activity requires extensive interaction and consultation with shippers, shipper associations, the railways, federal Members of Parliament, Provincial and Municipal Governments, labour unions, other federal departments and the general public.

The National Transportation Act allows Canadian railways to abandon four percent of their trackage in any given year. During 1988, the Agency was subjected to criticism that rail rationalization objectives were not being met. Through an internal redeployment of resources, this sub-activity is now meeting objectives. The cases that will be carried over into 1990/91 are a result of late filings by the railways. In 1989, the Agency allowed for the abandonment of 4% of CN's rail network and close to 3.5% of CP's trackage. This represents 815.3 miles of CN track and 485.5 miles of CP track. Additional mileage was ordered abandoned for 1990.

As Canada's rail network is reduced, rail line abandonments will be more contentious and the Agency's involvement will reach a higher public profile. The Agency can expect to receive a high level of applications over the foreseeable future. The Agency's rail line abandonments (calendar year-to-date) result in an annual reduction of branch line subsidy payments of about $3 million.

Figure 7: Rail Rationalization Workload

	1990/91 Estimate	1989/90 Forecast	1988/89 Actual
Branch Line Abandonment Program			
Applications			
- new in the year	18	9	20
- carried over from prior year	10	17	18 *
Reconsideration Cases			
- new in the year	13	10	17
- carried over from prior year	4	12	1
Other Cases (variations, appeals, reviews, stays, etc.)	4	21	2
Branch Line Decisions Issued	48	29	22
Applications for Spur Determinations	11	11	13
Applications for Station Removals			
- new in the year	0**	1	10
- carried over from prior years	6	24	14
Correspondence handled relating to abandonment applications	2,000	2,000	2,400

* applications transferred from Canadian Transport Commission.
** number of VIA Rail applications due to Jan.15/90 cutbacks cannot be forecast at this time.

There are two major developments which will have an impact on forecast applications for station removals: the Heritage Canada legislation may limit or otherwise constrain station closures/demolition, and the October 1989 announcements of the Minister of Transport ordering cutbacks in VIA Rail Inc. services (the main proprietor of remaining stations) may cause a flood of applications over 1990/91. Their individual impact and net effect can not yet be forecast with any reliability.

Audit and Costing Investigations: Resources are required to perform statutory program and special audits and analyses of railway accounts, financial reporting, and costing developments to ensure the integrity of railway data used in the determination of transportation subsidy payments, freight rates, and rail operational losses associated with rail rationalization proposals. This work also supports the setting of accounting standards and costing methodologies and techniques.

Figure 8: Audit Performance

	1990/91 Estimates	1989/90 Forecast	1988/89 Actual
Audits	48	43	27
Special Requests	7	7	2
Total	55	50	29
Audits per PY	2.3	2.3*	1.2

* redeployment of staff due to WGTA Quadrennial Costing Review

Higher productivity in the audit area has become essential to address more special audits and internal audit concerns on the extent of audit coverage. Operational databases, unit cost programs and revenue accounting are specific areas requiring greater coverage. Special costing investigations in 1989/90 include the WGTA directional costing study. This study results from concerns raised by industry and provincial government interests in Ontario that WGTA rates do not fairly reflect the costs to Canadian ports, to the detriment of the port of Thunder Bay. Transport Canada requested the Agency investigate and report by April 1990. Other costing investigations included the railway contribution to constant costs, net/gross railway investment,

reduced crew wages, labour down-sizing, cabooseless trains, cost of capital determinations and Rogers Pass Tunnel. Similar costing investigations are expected in 1990/91.

Monitoring and Analysis: The WGTA requires that the Agency conduct quadrennial Western Grain costing reviews to determine grain related railway transportation costs for the most recent calendar or crop year. The Agency's 1988-90 Costing Review will determine these costs, known as the base year costs, for calendar year 1988. The base year costs are used to determine the rate scales for the next four crop years. The Agency will report to the Minister of Transport on the findings of its Costing Review by March 31, 1990. The WGTA requires that the Agency's Quadrennial Costing Reviews be highly interactive with the grain industry and that consultations be carried out with a wide representation of interests. To accommodate the intensive work required for the review, the person-year complement was increased from 10 to 13 for 1989-90 through the redeployment of staff from other areas in the Transportation Subsidies activity.

Productivity improvements reduce the cost of rail transportation. The matter of how these savings accrue to the railways, farmers and taxpayers became an important issue in the current costing review. The Agency held a public hearing on August 10, 1989 to determine jurisdiction to consider productivity savings when calculating base year costs. This decision, in conjunction with decisions on reduced crew wages; net-to-gross investments; cost of capital; unit cost adjustments; and other costing matters, will likely reduce railway compensation by over $100 million for each upcoming crop year.

For each rate scale, the Agency must issue annually, a list of designated grain dependent branch lines. Designation is determined by traffic and profitability tests. The WGTA also requires the Agency to monitor CN and CP investment in equipment and plant for the movement of grain and to assess the appropriateness of investment plans to ensure that an adequate, reliable and efficient railway transportation system is in place to meet future requirements for the movement of grain. The Agency's verification of the 1989 general investment plans consisted of reconciliations, analyses, comparisons, inquiries and discussions about the submitted data concerning grain-related investments. The Agency concluded that railway investment had been fairly stated. Similar verification will be conducted on the 1990 general investment plans, with a greater concentration on more detailed information, a closer review of the forecasting methodology, and participation in meetings with the producers.

Atlantic Region Freight Assistance Program: Under the authority of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA) and the Maritimes Freight Rates Act (MFRA), subsidies are provided to eligible carriers for freight transported within and out of the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé region). The program consists of over 7,000 eligible clients of which over 2,200 are currently considered active. The administration of this program was recently moved to the Agency's new Atlantic Region office in Moncton where it is undergoing computerization and procedural improvements. As a result, the average time taken to issue a cheque after the audit of a claim is complete, has decreased from two weeks to 48 hours. See page 41 for details of transfer payments.

Factors currently influencing the direction and nature of the subsidy administration activities include the implementation of field audit activities consistent with government financial management practices and efforts involving a closer client interface and rapport. Varied resources are required to audit and process the large number of subsidy claims received, although in months to come, computerization and the emphasis placed on field audits will likely bring about a shift from strict program administration expertise to computer related and professional audit resources. The number of claims processed and the number of active participants in the program have kept pace with recent shifts in economic activity in the "select territory"; as well, shifts from the rail to the trucking mode are also being noted as a result of regulatory reform and greater access by truckers to the larger freight traffic marketplace.

Figure 9: ARFAA and MFRA Subsidies

Year	Number of Active Claims Processed	Participant	$ (millions) Payments
1985-86	14,584	2,144	82.1
1986-87	12,975	2,116	81.1
1987-88	14,520	2,196	92.1
1988-89	14,506	2,200	91.2
1989-90*	15,000	2,200	101.7
1990-91*	**15,500**	**2,200**	**99.6**

* Forecast

B. Market Entry and Analysis

Objective

To promote the effectiveness and viability of transportation services within, to and from Canada, by encouraging and maintaining fair competition while protecting the interests of transportation users and of Canada, through the regulation of market entry and exit of transportation services, including terms and conditions of transport operations. To monitor and report on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach to the Canadian transportation system in terms of achievement of an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, and in terms of its impact on overall and regional economic development in Canada.

Description

The Market Entry and Analysis activity encompasses the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their domestic and international operations involving Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; the participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector. In addition to 89 staff at Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, there are enforcement staff located in offices across Canada.

Resources Summary

The Market Entry and Analysis activity accounts for 17.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.8% when transfer payments are taken into account. This activity represents 19.1% of the total person-years.

Figure 10: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Domestic Operations	1,988	35	2,104	35	1,858	34
International Operations	1,163	20	1,160	19	1,009	20
Enforcement	705	11	865	14	756	16
Monitoring and Analysis	2,014	21	2,057	21	2,115	19
Activity Administration	479	7	491	7	591	9
	6,349	94	6,677	96	6,329	98

Figure 11: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1988-89 Main Estimates	Change
Domestic Operations	1,858	1,605	253
International Operations	1,009	1,078	(69)
Enforcement	756	844	(88)
Monitoring and Analysis	2,115	1,878	237
Activity Administration*	591	592	(1)
	6,329	5,997	332

* Activity Administration was formerly Director General's office.

Performance Information and Resource Justification

Domestic Operations: One important aspect of the work is the processing of applications for licences or amendments thereto, waivers, permits and temporary authorities submitted by Canadian and foreign individuals and companies. The licensing of carriers in domestic air, rail and marine operations protects the interests of consumers by ensuring that carriers meet federal standards, and the interests of licensed carriers by encouraging and maintaining fair competition. The workload is dependent on the volume and complexity of the applications, requests, and interventions received. The analysis required in assessing the applications and requests varies from the application of economic and financial criteria to verification of ownership and insurance requirements and Transport Canada's operating and safety standards.

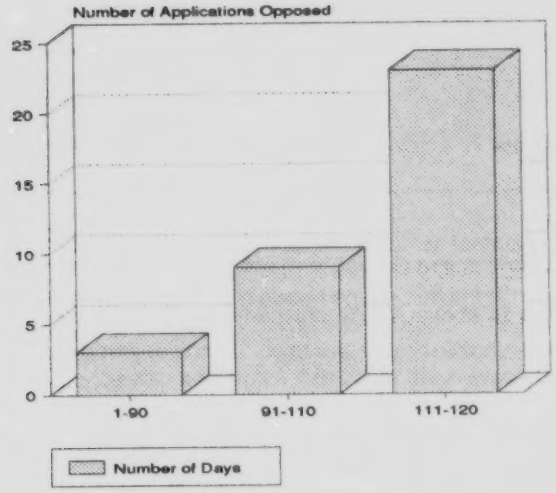
Figure 12: Domestic Operations Workload

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Domestic Air Applications North	270	240	293
South	40	40	40
Temporary Air Authorities, Waivers, Permits	60	50	7
Annual Licence Validation Letters	880	850	N/A
Other Air Licence Matters (failure to meet licensing requirements, show cause letters, orders)	1,110	960	N/A
Northern Marine Licence Applications	2	4	11
Applications for Exemption from Coasting Trade Regs.	90	90	58
Applications for Rail Certificates and Notices of Transfer	7	4	2
Hearings	3	2	0

In addition to the workload shown in Figure 12, 1,638 replacement licences were issued to domestic air carriers in 1988-89.

Since April 1989, internal procedures have been in place to provide statistics concerning the time taken to process applications for northern Canada air licences which were opposed (i.e. those applications subject to a statutory time limit of 120 days.) Figure 13, shows the processing time of those opposed northern air applications completed in the first half of 1989-90.

Figure 13: Northern Canada Licence Application Processing Time - First half of 1989 - 1990



One hundred and ten (110) days has been established, on a trial basis, as an internal target date for completion of opposed northern air applications. This target date will be examined to determine its reasonableness in the fourth quarter of 1989-90. It is anticipated that the implementation of a new EDP air and rail licensing information system (ARLIS), scheduled for completion in the third quarter of 1989/90, will result in more efficient, and thus more timely, licence application processing.

The development of short line railways in Canada has not proceeded as rapidly as had been anticipated. It is probable that such development is being held back pending Central Western Railway's (CWR) appeal to the Supreme Court of Canada regarding the applicability of federal labour laws. Should the Supreme Court rule that CWR is not bound by federal labour laws, it is anticipated that several applications to establish short line railways will be received in 1990-91.

In 1990-91 several field audits will be conducted to ensure that tour operators/charterers are safe-guarding advance payments made by charter air travellers in a manner consistent with requirements specified in the Air Transportation Regulations. In addition, work will continue on the review of the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations as well as changes to regulations governing air courier services.

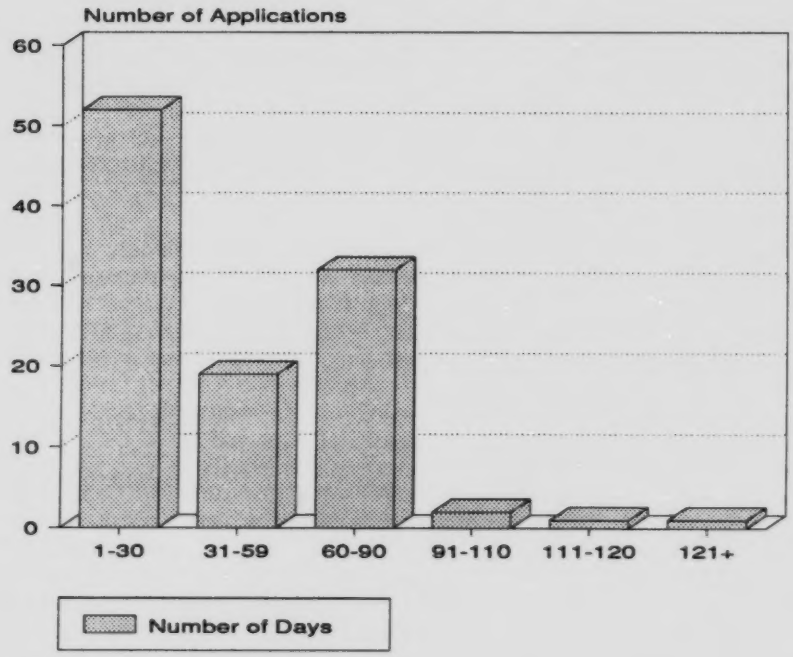
International Operations: Greater competition in international transportation services has increased the complexity of international air regulatory relations and the regulatory and administrative workload. The International Operations sub-activity encompasses the licensing of scheduled and non-scheduled international air services and the issuance of permits for international charter services. The public interest is protected by ensuring that carriers meet the requirements set out in the regulations and international agreements. The Agency provides economic and regulatory advice for and participates in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments. This work has resulted in major improvements in traffic rights (routes, capacity, schedules, etc.) for Canadian airlines, and improved international air services for Canadian travellers. As the "aeronautical authority" for Canada, the Agency implements and administers the 56 bilateral air agreements now in force. There are currently more than 1,500 Canadian and foreign carriers licensed to provide international services to and from Canada. Special attention has been paid to licence re-validation requirements, particularly air carrier liability insurance, during 1989-90.

Figure 14: International Operations Workload

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Applications for International Licences			
- Scheduled	40	40	46
- Non-scheduled	230	210	223
Applications for Charter Permits	3,950	3,590	3,229
Request for Temporary Authorities, Waivers, Exemptions	730	670	621
Revalidation of International Licences excluding 9-4 Canadian	1,320	1,200	N/A
Bilateral Discussions and Consultations	18-20	18	19
International Meetings and Conferences Attended	6	8	14

In addition to the workload shown in Figure 14 above, 1,376 replacement licences were issued to carriers in 1988-89.

Figure 15: Processing time of applications for International licences completed in the first half of 1989-90.



Enforcement: Resources are required to investigate suspected violations of the provisions of the National Transportation Act, 1987 and its relevant regulations and of deviations from the terms and conditions included in licences issued by the Agency. The Agency is also charged with the application of administrative sanctions for violations of the Act and regulations and, where appropriate, with the initiation of prosecution actions with the RCMP and the Department of Justice. It also provides information to industry, the general public, other law enforcement agencies and other levels of government on the provisions of the NTA.

Figure 16: Enforcement Workload

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Cases referred to the RCMP	125	100	94
Administrative Action	150	50	65
Warnings Issued	10	10	10
Unfounded Complaints Investigated	30	30	23
Information Seminars Conducted	20	10	70
Inquiries From Public/Industry	7,000	6,500	4,308

The increase in numbers of inquiries forecast for 1989-90 and estimated for 1990-91 reflects the number received in the first half of 1989-90. The increased forecast for numbers of administrative actions is based on the assumption that the new Designated Provisions Regulations will come into force in 1990-91. These regulations designate certain regulations, orders, terms or conditions of licences to which contravention is an offence and is punishable in accordance with sections 6.7 to 7.2 of the Aeronautics Act. These regulations will permit the Agency to assess a monetary penalty. In 1990-91, the focus of enforcement will be changed somewhat to take into account the intermodal mandate of the Agency. A greater emphasis will be placed on selecting high risk targets for investigation. Priority will also be given to preparation for and implementation of the Designated Provisions Regulations and pre-implementation preparation of the proposed regulations governing the transportation of persons with disabilities. This will include consultations with and briefing of industry representatives and government officials at all levels.

Industry Monitoring and Analysis: Section 267 of the National Transportation Act, 1987 details the nature and scope of the annual review the Agency is required to make. The review is critical to the evaluation of the impact of Canada's transportation legislation and the development of new or revised government transportation policy. Resources are required to ensure the proper and thorough monitoring of the effects of the transportation legislation on carriers and users of transportation services, an assessment which needs to be carried out at both the national and regional levels.

During 1988-89, a program to monitor transportation legislation was developed and implemented, resulting in the identification of information needs and sources, development of surveys (eight conducted in 1988-89), and the gathering of data and analysis of information. The 1988 survey returns produced both a good response rate and good coverage. Good coverage must ensure representation of all regions, different sizes of users/carriers in the transportation system and the full range of transportation services. In May 1989, a report of the Agency's first review was submitted to the Minister and subsequently tabled in Parliament. During 1989-90, refinements have been made to the monitoring approach and work continues on gathering the necessary data, maintaining liaison with the industry, increasing the number of data sources to improve coverage of the review and responding to queries resulting from the 1988 review report.

Figure 17: 1988 Surveys - Returns on Questionnaires

	Sent Out	Returned	Response Rate
Shippers' Survey	2,841	593	21%
Freight Forwarders Survey	217	72	20%
Northern Marine Resupply Services Users Survey	82	45	55%
Commercial Travellers Association (Air) Survey	3,629	1,250	35%
Alliance Canadian Travel Association Air Travel Survey	1,743	531	31%
Northern Community Air Travel Survey	399	88	20%
Survey of Shipping Conferences	34	27	79%
Trucking Interviews Conducted	107		

While an important element of the review process, surveys were and will continue to be only one of the sources of information used to carry out the reviews. A wide variety of other data sources on topics such as carrier operations and financial performance, service levels and traffic volumes and patterns were also examined and analyzed. A major challenge in the overall analysis is the separation of the impact of transportation regulatory reform from other factors such as the performance of the economy (domestic and trading countries), management/labour relations in all sectors, other government programs/policies (provincial and federal) and taxation.

C. Dispute Resolution

Objective

To ensure that carriers do not impose rates, fares or conditions that unfairly or unreasonably impede freight shipment, public mobility (including persons with disabilities), industrial development and trade, through the timely and effective resolution of disputes between shippers, travellers, carriers and other interested parties in accordance with relevant legislation and by intervention and regulation where required.

Description

The Dispute Resolution activity encompasses the resolution of disputes, complaints, and applications arising from shippers, carriers, travellers and other interested parties, through informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration; investigation, upon complaint, of proposed acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; filing of confidential contracts, examination and filing of various tariffs and related documents as required under the relevant federal statutes and regulations; and the regulation and investigation of matters pertinent to the transportation of persons with disabilities. In addition to its 97 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities.

Resource Summary

The Dispute Resolution activity accounts for 20.2% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.9% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 21.2% of the total person-years.

Figure 18: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Rail Complaints, Investigations and Tariffs	**2,217**	**34**	1,933	31	1,899	30
Rail Infrastructure	**940**	**14**	956	15	224	4
Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs	**2,113**	**33**	2,036	32	1,751	28
Mergers and Acquisitions	**135**	**2**	134	2	120	2
Mediation and Arbitration	**551**	**7**	929	14	868	16
Transportation Services for Disabled Persons	**807**	**9**	721	10	359	5
Activity Administration	**384**	**5**	452	6	590	6
	7,147	**104**	7,161	110	5,811	91

Figure 19: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1988-89 Main Estimates	Change
Rail Complaints, Investigations and Tariffs	1,899	2,068	(169)
Rail Infrastructure*	224	243	(19)
Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs	1,751	2,051	(300)
Mergers and Acquisitions	120	179	(59)
Mediation and Arbitration	868	1,587	(719)
Transportation Services for Disabled Persons	359	291	68
Activity Administration*	590	246	344
	5,811	6,665	(854)

* Reflects the establishment of the new sub-activity, Rail Infrastructure. Activity Administration was formerly Director General's office.

Explanation of Change: Resources were under-utilized as this new sub-activity took longer than anticipated, to fully staff.

Performance Information and Resource Justification

Rail Complaints, Investigations and Tariffs: Resources are required to resolve complaints, applications or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on rates, service and other matters pertaining to regulated railway transportation operations. For reporting purposes, the work is categorized into four major areas: complaints and applications related to the competitive access provisions of the NTA, 1987 which were introduced to increase the rail related options of shippers in getting their products to markets; other investigations related to complaints and applications concerning matters of public interest and freight and passenger quality of service; ministerial/executive/special projects concerning issues such as the recent VIA pricing inquiry or referrals of requests to the Minister; and contract and tariff filings which involve the filing of statutory tariffs and the administration of matters pertaining to confidential contracts negotiated between shippers and railways. Surveys of rail shippers indicate that the ability to negotiate confidential contracts has been a major factor in achieving competitive rail rates.

Workload and performance indicators include the number and profile of cases and the number of applications completed within statutory time limits or in a timely manner. Decisions with statutory deadlines were all rendered within their time limits, which ranged from 45 to 120 days.

Figure 20: Activity Workload

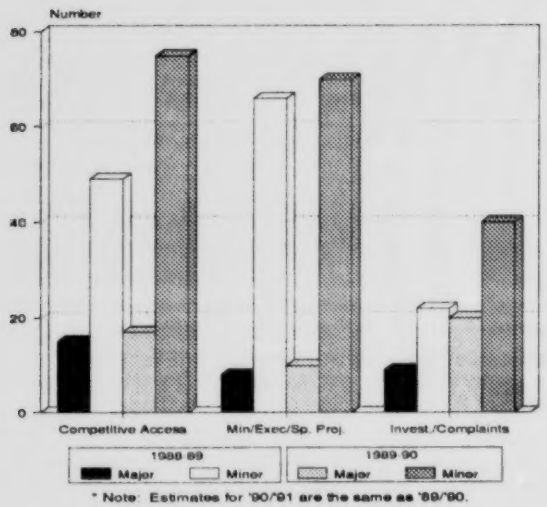
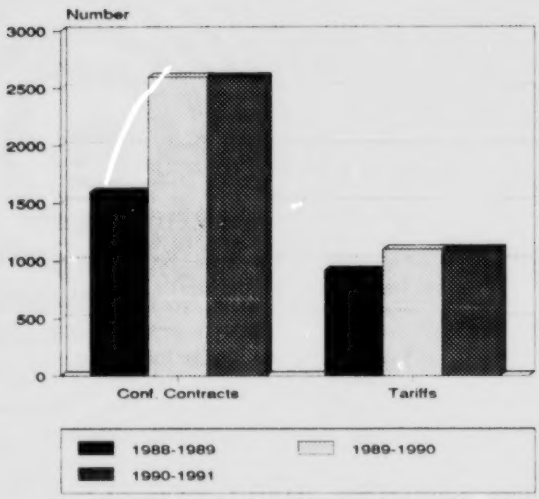


Figure 21: Contract and Tariff Filings



Factors that may have an impact on the future workload:

- a recessionary trend in the economy may result in an increasing number of shippers requesting Agency assistance to resolve their transportation problems;
- the increasing number of branch-line abandonments may increase the number of service complaints from the users; and
- the government's announcement pertaining to the services of VIA Rail Canada Inc. may result in additional complaints from the Canadian public to the Agency.

Rail Infrastructure: Resources are required to assess and resolve applications from road authorities or railways for the construction or modification of highway/railway crossings and from railways for the construction or modification of rail lines or other rail infrastructure; to resolve disputes between parties concerning railway requirements, public interest factors, cost apportionment or other matters; and to ensure compliance with existing legislation and regulations. These activities, required under the Railway Act, the Railway Safety Act and the NTA, 1987, are undertaken to ensure the protection of the public interest, to provide for the equitable distribution of costs of rail infrastructure and to improve the efficiency of the rail and highway sectors of the transportation system. The work, all of which requires technical engineering input due to the structural design aspects of the applications, varies in complexity with many cases requiring on-site investigations in addition to the analysis of submissions.

The volume and nature of the work will vary according to external pressures. An increase in the number and complexity of applications is anticipated due to the following factors:

- increasing urbanization which will lead to increased demand for new railway/highway crossings and renewal of existing railway/highway;
- Minister of Transport's decisions on federal funding of railway/ highway grade separations; increased funding would stimulate the number of projects undertaken resulting in more applications; decreased funding would result in more disputes of a more complex nature;

- increasing concern for environmental impact which could lead to additional responsibilities for the Agency in applications

Figure 22: Rail Infrastructure and Performance

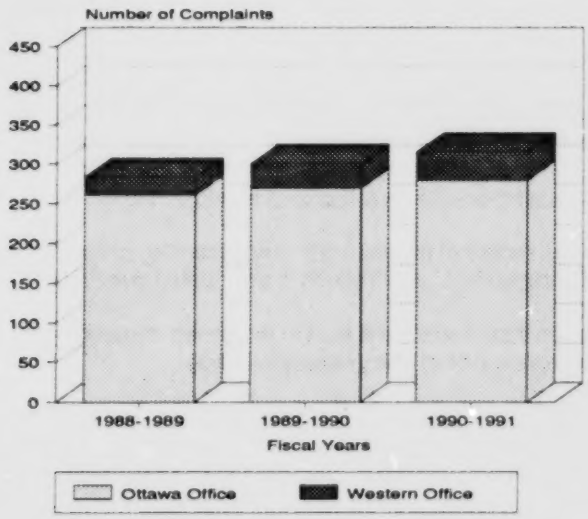
	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actuals 1988-89
Applications received and processed	**400**	360	66
Applications resolved	**400**	360	2
Complaints/inquiries received	**200**	200	50
Complaints/inquiries resolved	**200**	200	50
Transitional applications processed	–	607	200
Transitional applications resolved	–	631	176

* The rail infrastructure function was assigned to the Dispute Resolution activity with the passage of the Railway Safety Act on January 1, 1989. Therefore, performance is measured only for the last quarter of 1988/89. The initial workload involved the processing of 807 applications inherited from the previous Rail Safety activity of the Agency.

Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs: Resources are required to investigate and respond expeditiously to complaints, applications or referrals on air and marine matters in accordance with relevant legislation so as to ensure that the interests of Canadian shippers and travellers are protected. Resources are also needed to administer the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (SCEA, 1987) which exempts shipping conferences from provisions of the Competition Act and to examine marine tariffs filed by northern marine carriers so as to ensure that they are just and reasonable.

Formal complaints concerning air and marine matters relating to the public interest such as a complaint against a four per cent tariff increase sought by the Atlantic Pilotage Authority (APA) are filed under the NTA, 1987, and must be decided upon within 120 days. Formal complaints handled in 1988/89, and forecast in 1989/90 and 1990/91 are 5, 5, and 8 respectively. Formal cases handled by the Agency in 1988/89 took an average of 112 days to complete. There is a large volume of informal complaints on numerous aspects of service provided by air carriers (see figure 23). This activity is expected to increase in the coming years as air traffic levels continue to grow.

Figure 23: Informal Complaints Handled



With respect to the administration of the SCEA, 1987, the number of agreements reviewed (35) and issues examined (10) is expected to remain constant for the 1990/91 period. Some 39,000 marine tariff pages are expected to be filed with the Agency in 1990/91, up from the 37,210 and 35,000 filed in 1989-90 and 1988-89. The Agency's Annual Review 1988 indicated a widespread unfamiliarity with the details of the legislation. In order to remedy the situation, an information brochure on the subject has been published.

Approximately 15 rate adjustments (the same level as the previous year) made by northern marine carriers are expected to be examined in 1990/91.

The Agency is responsible for implementing Canadian legislation and Air Transport Agreements between Canada and Foreign States as they apply to international air tariffs and schedules to ensure the interests of the travelling public and Canadian carriers are protected. Resources are required to review the international tariffs of Canadian and foreign airlines (see Figure 24) and to process requested departures from the filing requirements to permit more market responsive tariffs or to introduce innovative fares for the public (Figure 25). About 96% of tariff filings are actioned within seven days of receipt, and 95% of applications to depart from the filing requirements are granted within three days of receipt. Even shorter turn-around times are required by the industry to remain competitive and in response the Agency is in the process of testing electronic tariff filing together with the USA and the UK.

Figure 24: International Tariff Pages

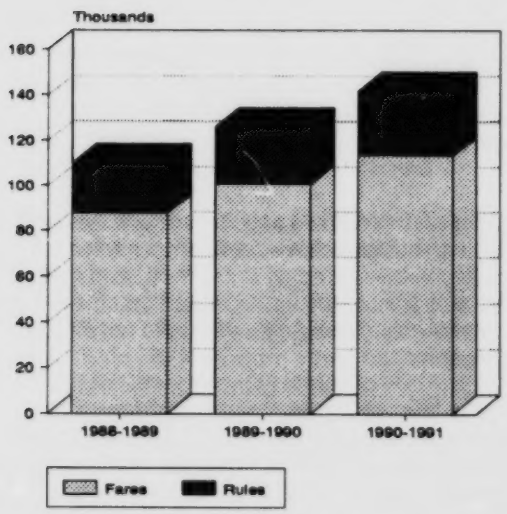
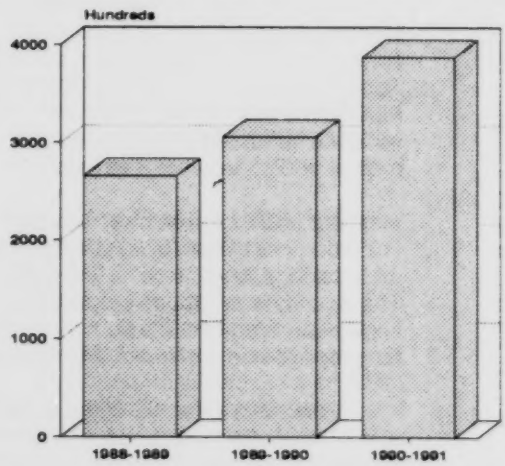
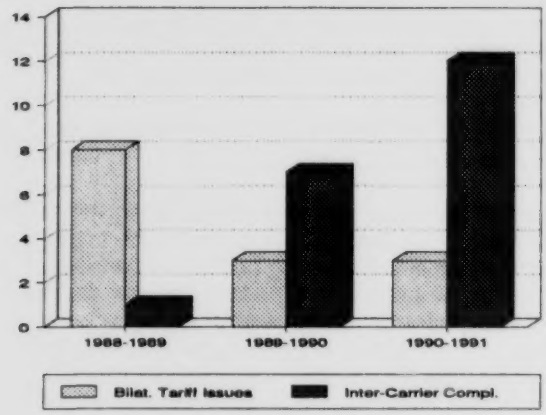


Figure 25: Special Permission Applications



As shown in Figure 26 the Agency has experienced a significant increase in tariff disputes with Foreign Authorities who adhere to more restrictive tariff regimes. The trend is anticipated to increase in the short term until more liberal tariff regimes in new Air Transport Agreements occur. In 1989/1990 the Agency expects to conclude meetings with three Foreign Authorities with the intent to reduce governmental involvement in tariff issues. The present difficulties have denied Canadians lower tariffs for significant time periods while the issues are resolved and have frustrated Canadian carriers in their marketing plans.

Figure 26: Agency Decisions on Major Inter-Carrier Complaints or Bilateral Tariff Issues



The Agency speaks on Canadian tariff issues in the International Civil Aviation Organization (ICAO) forum and monitors developments in International Air Transport Association (IATA) that affect Canadian interests. The Agency recently placed conditions on certain new IATA resolutions to ensure Canadian travellers are charged no more than local originating passengers for their foreign travel.

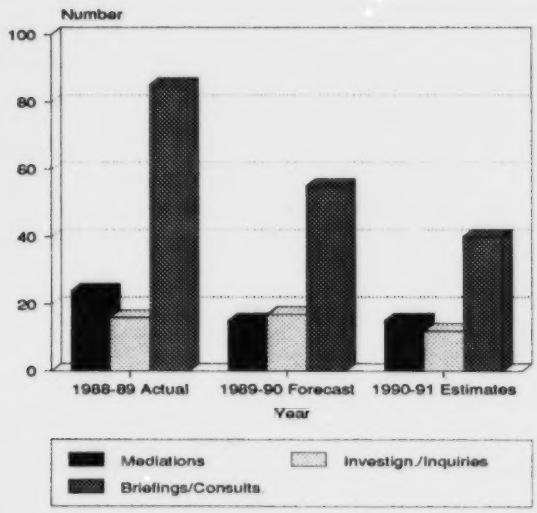
The Agency has met with the United States of America (USA) and the European Economic Community (EEC) on tariff and Computer Reservation Systems (CRS) regulation, and is contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on CRS regulation. The Agency will ultimately be responsible for implementation of the CRS policy and for administering regulations promulgated to protect the interests of the travelling public by requiring fair and accurate information and to ensure equal competitive conditions between air carriers. This may require additional resources in the future.

Mergers and Acquisitions: The Agency publishes notice of proposed acquisitions of interests (10% or more of the voting shares or substantially all the assets) in Canadian transportation undertakings, under federal jurisdiction, having over $10 million in assets or revenue from sales. The Agency investigates proposed acquisitions in cases where an objection is filed that the acquisition is against the public interest. In 1988/89 the Agency investigated and did not disallow the proposed acquisition of Wardair Inc. by PWA Corporation.

Pursuant to Part VII of the National Transportation Act, 1987, the Agency published 11 motor carrier and four air carrier notices of proposed acquisitions in 1988/89; it is estimated that 15 notices will be published in 1989/90 and the same number in 1990/91. The average number of days required to process a notice of proposed acquisition was: 42 days for 1988/89 and 40 days for 1989/90.

Mediation and Arbitration: On referral by parties, the Agency provides a mediation service to shippers or carriers or administers a final offer arbitration service. This approach results in the timely settlement of disputes and agreements between parties and avoids a formal application and complaints process. Briefings and consultations with the industry and carrier groups are conducted to assist parties in understanding and using the new provisions of the legislation. Special investigations and inquiries are undertaken at the request of the Minister or as a result of Agency direction. Major studies undertaken in 1988-89 in this area were: an in-depth review of Canadian Transport Commission liability general orders and the drafting of new liability regulations; the determination of an essential rail line network; and an examination of Agency payments to railways and grain producers under the WGTA.

Figure 27: Mediation Activity Workload



The demand for mediation and arbitration has not materialized as was anticipted because of two main reasons:

- the success of confidential contracts between railways and shippers have reduced tensions and produced a satisfactory climate for negotiations; and

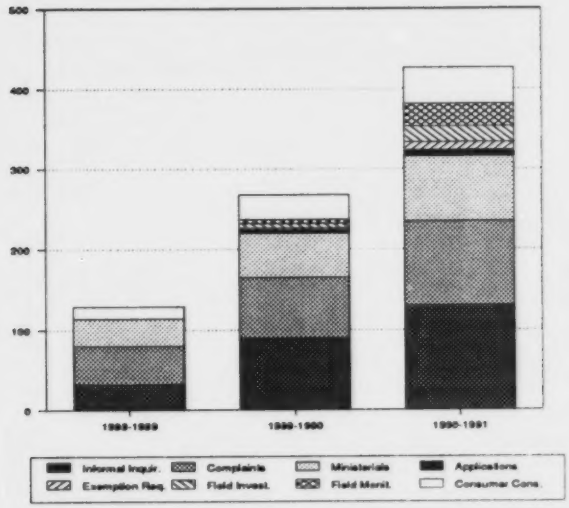
- the success of the Agency's educational efforts in dispute prevention, through briefings and consultations with shippers and carriers, has resulted in shippers being better informed in their negotiations with the carriers.

Transportation Services for Disabled Persons: During 1989-90, the Agency continued its consideration of two regulatory initiatives, namely, the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities and the domestic air fares applicable to assistants accompanying persons with disabilities. To coordinate activities and to avoid jurisdictional conflicts, the Agency entered into discussions with the Canadian Human Rights Commission leading to an agreement delineating the responsibilities of each party in the area of transportation services provided to persons with disabilities. The Agency also initiated a special advisory committee comprised of federal government officials, representatives of providers of transportation services, and persons with disabilities, to assist in the development of accessibility standards for equipment used by modes of transport subject to federal jurisdiction. The results of the national survey conducted in 1988-89 of consumers with disabilities, were released to the public and a 1989-90 survey was designed, and conducted on carriers in order to capture data on the nature and type of transportation services provided to travellers with disabilities.

The Agency is reviewing the possible repercussions for travellers with disabilities following the Via rail reductions, as well as an evaluation of regional airports and smaller commuter aircraft used by travellers with disabilities.

The level of complaints and enquiries received by the Agency has increased, and will continue to increase with respect to transportation of persons with disabilities, as a result of the 1988 amendment of the Act, the publicizing of the Agency mandate, the future promulgation of sets of regulations and accessibility standards, the increased use of commuter aircraft, the reduction of VIA services and the aging of the Canadian population.

Figure 28: Workload Summary



1988-89 Complaints by Mode

Air	33
Rail	9
Marine	2
Bus	3

During 1990-91,the Agency expects to promulgate regulations on the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities and to finalize the matter of air fares for assistants. Regulations will be proposed on the accessibility of terminals subject to federal jurisdiction. The Agency will conduct a second national survey of disabled persons, including consumers, associations and organizations of and for persons with disabilities.

D. Management and Administration

Objective

To provide overall direction to the National Transportation Agency and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Agency's work.

Description

The Management and Administration activity includes Agency Members, executive and corporate management functions, and legal and administrative services in support of Agency regulatory activities.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 40.4% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 1.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 37.1% of the total person-years.

Figure 29: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91		Forecast 1989-90		Actual 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Members and Regulatory Support	5,995	70	5,098	68	5,454	69
Corporate Management	8,323	124	9,142	132	7,690	131
	14,318	194	14,240	200	13,144	200

Figure 30: 1988-89 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1988-89 Main Estimates	Change
Members and Regulatory Support	5,454	4,956	498
Corporate Management	7,690	6,428	1,262
	13,144	11,384	1,760

Explanation of Change: Expenditures were higher than the Estimates due to unanticipated start-up and transition costs.

Performance and Resource Justification

Members and Regulatory Support: This sub-activity is comprised of the Members and the legal and administrative activities necessary to support the regulatory nature of the Agency's functions. The number of Agency Members is set by statute at a maximum of nine Members, including the Chairman and the Vice-Chairman, plus up to six temporary Members. The Members conduct inquiries into applications, complaints, disputes and other matters pending before the Agency, and issue orders, decisions or reports based on their findings. In order to provide the Agency with a higher profile across Canada, Members were located in the regional offices in Moncton, Montreal and Saskatoon during 1988-89, a Member was established in the Thunder Bay office

during 1989-90, and during 1990-91, the Agency expects to locate Members in new offices in British Columbia and Northern Canada.

Regulatory support consists of the Legal Services Branch and the Secretariat. Legal Services provides legal opinions, advice and comments to Agency Members and staff; reviews, revises and/or drafts letters, telexes, notices and reports to ensure their legal content and provides legal representation before the Courts and at public hearings. The Secretariat coordinates and records the proceedings of the Agency, drafts Orders and Decisions, reviews reports published by the Agency, drafts and processes regulations, coordinates Ministerial and executive correspondence, arranges the holding of public hearings, and responds to enquiries from the general public. During 1990-91, a computerized record of all Agency Decisions and Orders will be implemented providing the Agency with an advanced research capability, and assist in the consistent application of the legislation.

Figure 31: Workload

	1990-91 Estimates	1989-90 Forecast	1988-89 Actuals
Decisions and Orders*	**3,500**	3,650	3,505
Public Hearings	**12**	9	12
Regulations	**25**	30	47
Correspondence and Briefing Notes	**1,050**	1,050	1,146

* Previously shown did not include letter-decisions

Corporate Management: This includes the Executive Director's office, the Corporate Management and Human Resources Branches and the management and administrative functions carried out in the Agency regional offices. The Executive Director is the Agency's chief operating officer and is accountable to the Chairman for the efficient, effective and economic management of all aspects of its operations. Corporate Management supports the operations of the Agency by providing a complete range of management processes and administrative services, both at headquarters and in the regions.

Much of the initial activity was directed to completing the organization and staffing of the Agency, developing management processes and documenting administrative policies. Some of the specific accomplishments are: the implementation of a project management system to provide a means of monitoring and reporting on the progress of projects and cases before the Agency to ensure that work is completed in a timely manner and that statutory deadlines are met; the development and implementation of a communications policy and provision of communications training to designated staff; the approval and implementation of an internal audit policy and cycle consistent with Treasury Board requirements; and the implementation of a comprehensive integrated strategic and operational planning and budget cycle which will be further enhanced during 1990-91.

During 1990-91, major computerization projects throughout the Agency, aimed at improving program efficiency and administrative and financial control will be implemented. Other systems development projects, will be initiated as part of the Agency's five year information systems plan.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources - National Transportation Agency

1. Financial Requirements by Object

Figure 32: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Personnel			
Salaries and wages	24,461	25,885	28,582
Contribution to employee benefit plans	3,791	3,967	4,829
Other personnel costs	42	72	88
	28,294	29,924	33,499
Goods and Services			
Transportation and communication	2,778	2,628	3,123
Information	559	529	495
Professional and special services	1,845	2,005	2,117
Rentals	157	148	177
Purchased repair and upkeep	589	340	484
Utilities material and supplies	723	685	846
Other subsidies and payments	8	8	14
	6,659	6,343	7,256
Total operating	34,953	36,267	40,755
Capital	487	1,237	953
Transfer payments	768,589	738,045	945,671
	804,029	775,549	987,379

2. Personnel Requirements

The National Transportation Agency's personnel expenditures account for 79.9% of the total operating expenditures of the Program with the exclusion of transfer payments. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figures 33 and 34.

Figure 33: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89
Transportation Subsidies	111	106	116
Market Entry and Analysis	94	96	98
Dispute Resolution	104	110	91
Rail Safety	–	–	124
Railway/Pipeline Accident Investigations	–	29	12
Management and Administration	194	200	200
	503	541	641

Figure 34: Details of Personnel Requirements

	Person-Years* Controlled by Treasury Board				
	Estimates 90-91	Forecast 89-90	Actual 88-89	Current Salary Range	1990-91 Average Salary Provision
Management					
Management	25	26	33	59,000 – 132,700	77,322
Scientific and Professional					
Auditing	21	19	18	32,553 – 73,398	48,730
Economics, Sociology and Statistics	48	49	49	16,751 – 75,800	54,708
Engineering & Land Survey	6	5	29	27,613 – 74,810	55,052
Law	11	12	12	27,600 – 120,100	58,682
Scientific Regulation			3	17,378 – 61,231	
Other	2	2	3		
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	50	54	48	16,702 – 69,615	40,721
Commerce	45	37	34	17,334 – 71,535	53,385
Computer System Administration	14	13	11	22,310 – 73,032	41,292
Financial Administration	20	15	17	16,200 – 63,422	54,838
Information Services	6	6	6	16,567 – 64,300	46,117
Personnel Administration	9	9	11	15,669 – 64,315	43,220
Program Administration	77	82	89	16,702 – 69,615	42,325
Other	1	1			
Technical					
Engineering and Scientific Support			17	17,131 – 62,057	
General Technical	6	6	4	15,415 – 67,933	34,325
Social Science Support	27	30	18	15,415 – 70,474	36,608
Technical Inspection		15	47	15,415 – 70,384	
Other			1		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	83	97	115	15,778 – 38,728	25,964
Secretarial, Stenographic and Typing	39	49	64	15,637 – 38,975	27,184
Other	1	2	2		
	491	529	631		

	Other Person-Years*				
	Estimates 90-91	Forecast 89-90	Actual 88-89	Current Salary Range	1990-91 Average Salary Provision
Senior Levels	12	12	10	42,500 – 158,800	137,288

* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1989. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

The National Transportation Agency has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 35.

Figure 35: Details of Transfer Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Contributions				
Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are:				
Canadian National Railway Company	**13,216**	12,506	12,192	11,400
Canada and Gulf Terminal Railway	**208**	200	120	158
Canadian Pacific Railway Company	**705**	678	469	864
Dominion Atlantic Railway	**48**	46	68	246
Quebec Central Railway	**1**	1		
Canadian Pacific Express Company Limited			57	394
	14,178	13,431	12,906	13,062
Railway Relocation and Crossing Act - Contribution towards the cost of safety related work at public crossings of railway lines at grade			3,002	12,298
Total Voted Contributions	**14,178**	**13,431**	**15,908**	**25,360**
Statutory Payments				
Payments to railway companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Western Grain Transportation Act for the costs of transporting western grain and grain products to west coast ports and the ports of Churchill and Thunder Bay.				
Canadian National Railway	**329,247**	326,799	395,452	463,323
Canadian Pacific Railway	**299,833**	239,341	379,762	475,187
Class II Railways	**4,120**	3,960	2,125	2,724
Total WGTA Payments	**633,200**	**570,100**	**777,339**	**941,234**

Figure 35: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 261, 262, 270 and 281 of the Railway Act				
Uneconomic Branch Lines Railways are compensated for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines they are required to maintain in the public interest				
Unprotected Branch Lines (Section 261)				
Canadian National Railway	–	3,768	3,583	8,463
Canadian Pacific Railway	–	1,348	105	6,383
	–	5,116	3,688	14,846
Protected Branch Lines (Section 262)				
Canadian National Railway	–	6,968	3,011	7,339
Canadian Pacific Railway	–	430	895	1,739
	–	7,398	3,906	9,078
Passenger Train Services (Section 270) (other than VIA Rail) The railways are compensated for 80% of losses incurred in the operation of passenger services they have been ordered to maintain in the public interest.				
Canadian National Railway	**2,800**	3,603	4,598	2,261
Class II Railways	**4,200**	3,977	3,790	3,865
	7,000	7,580	8,388	6,126
Eastern Grain/Flour Rates (Section 281) The costs of transporting grain and flour for export by rail to Eastern Canada ports				
Canadian National Railway	–	18,648	31,132	31,158
Canadian Pacific Railway	–	7,687	9,276	4,841
	–	26,335	40,408	35,999
Total All Sections:				
Canadian National Railway	**2,800**	32,987	42,324	49,221
Canadian Pacific Railway	–	9,465	10,276	12,963
Class II Railways	**4,200**	3,977	3,790	3,865
Total Railway Act Payments	**7,000**	**46,429**	**56,390**	**66,049**

Figure 35: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act				
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:				
- Truck (all goods)	23,685	23,069	21,479	22,187
- Truck (designated commodities)	8,464	8,071	7,511	7,741
- Rail (designated commodities)	5,145	6,549	4,047	4,195
	37,294	37,689	33,037	34,123
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:				
- Truck	39,769	39,969	37,217	37,567
- Rail	7,700	9,947	7,524	6,714
- Water	688	658	606	611
	48,157	50,574	45,347	44,892
Total ARFAA Payments	**85,451**	**88,263**	**78,384**	**79,015**
Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987 -for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines that they have been ordered to maintain in the public interest (section 178)				
Canadian National Railway	22,850	14,373	12,336	1,447
Canadian Pacific Railway	5,910	5,449	5,314	370
Total NTA, 1987 Payments	**28,760**	19,822	17,650	1,817
Total Statutory Subsidies	**754,411**	**724,614**	**929,763**	**1,088,115**
Total Transfer Payments	**768,589**	**738,045**	**945,671**	**1,113,475**

4. Net Cost of Program

Figure 36: Net Cost of Program for the Year 1990-91

(thousands of dollars)	1990-91			1989-90
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
National Transportation Agency Program	804,029	4,254	808,283	689,881

Net Program Cost: The NTA 1990-91 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($ 3,305,000), and services provided by Supply and Services ($ 53,000), Treasury Board ($ 893,000) and the Department of Labour ($ 3,000).

B. Other Information

1. Federal Statutes Either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA

Access to Information Act
Aeronautics Act
Atlantic Region Freight Assistance Act
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railway Act
Income Tax Act, s. 36
Maritime Freight Rates Act
Motor Vehicle Transport Act, 1987
National Energy Board Act
National Transportation Act, 1987
Pilotage Act
Privacy Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
St. Lawrence Seaway Authority Act
Western Grain Transportation Act

2. Documents Approved by Privy Council Office

Western Grain Transportation - Notices of Rate Agreements
SOR/89-549, November 23, 1989, P.C. 1989-2304
New Regulations detailing time limits and conditions shippers and railway companies must comply with.

Railway Interswitching Regulations - Rates for 1990
P.C. 1989-2513, December 21, 1989
Rates established annually.

Rapeseed Rates for 1990
P.C. 1989-2478, December 14, 1989
Rates established annually.

Freight Traffic Interswitching Regulations
SOR/89-468, September 21, 1989, P.C. 1989-1798
Regulations revoked due to their non-applicability.

Asset and Revenue Determination Regulations (amendment)
SOR/89-422, August 24, 1989, P.C. 1989-1592
Paragraph 6(a) of Regulations - French version amended to mirror English text.

Class 4 Positioning Charges Regulations (revocation)
SOR/89-436, August 24, 19/89, P.C. 1989-1672
Regulations revoked due to their non-applicability.

WCL - CPL Agreement
P.C. 1989-1680, August 24, 19/89
Agreement between Wisconsin Central Ltd. and Canadian Pacific Ltd. concerning joint track usage in Sault Ste. Marie, Ont.

1989 Supplementary Rapeseed Rates
P.C. 1989-1481, July 24, 1989
Add further destinations in Eastern Canada to those set forth in Schedule A to Order 1988-R-1129.

Air Transportation Regulations - amendment re donor organs
SOR/89-306, June 8, 1989, P.C. 1989-1094
Amendment to Section 3 of ATRs adding transportation of donor organs to specialty services.

WGTA 89/90 Rate Scale Order
SOR/89-234, April 28, 1989, P.C. 1989-752
Order in Council varying NTA Order 1989-R-94 prescribing WGTA 89/90 Rate Scale.

Railway Interswitching Regulations
P.C. 1989-192, February 16, 1989
Interim rates and zone for interswitching to become effective January 1, 1989, will be more closely defined by a new rate and zone structure.

Uniform Classification of Accounts
P.C. 1989-119, January 26, 1989
NTA Order establishing Uniform Classification of Accounts

1989 Rapeseed Rates
P.C. 1989-56, January 19, 1989
NTA Order fixing 1989 rapeseed rates approved by GIC.

1988 Supplementary Rapeseed Rates
P.C. 1988-2826, December 22, 1988
NTA Order adding further destinations in Eastern Canada to those set forth in Schedule to Order.

WGTA 1988-89 Rate Scale Order
PIC. 1988-820, April 29, 1988 SOR/88-259,
NTA Order prescribing WGTA 1988-89 rate scale for grain movements for period 88.08.01 to 89.07.31

Part VII Exemption Regulations
SOR/88-15, December 17, 1987, P.C. 1987-2565 New Regulations

Railway Lines Abandonment Regulations
SOR/88-25, December 17, 1987, P.C. 1987-2575 New Regulations

Railway Interswitching Regulations
SOR/88-41, December 17, 1987, P.C. 1987-2640 New Regulations

Railway Freight Tariff Regulations
SOR/88-22, December 17, 1987, P.C. 1987-2572 New Regulations

Northern Marine Resupply Services Regulations
SOR/88-24, December 17, 1987, P.C. 1987-2574 New Regulations

Asset and Revenue Determination Regulations
SOR/88-16, December 17, 1987, P.C. 1987-2566 New Regulations

Air Transportation Regulations
SOR/88-58, December 31, 1987, P.C. 1987-2724 New Regulations

National Transportation Agency - General Rules
SOR/88-23, December 17, 1987, P.C. 1987-2573 New Rules

C. Index

A

Abandonment
    Rail Lines 19, 20, 46
Accessibility Standards 13, 36
Aeronautical Authority 25
Aeronautics Act 27, 44
Agency Members 10, 11, 37
Air Complaints 16, 32
Air Licenses 8, 16, 23-26
Air Tariffs 13, 32-34
Annual Review 6, 7, 14, 27, 28
Atlantic Region Freight Assistance Act 4, 5, 7, 9, 21, 22, 43, 44

B

Bilateral Air Agreements 25, 26

C

Canola 18, 19, 45, 46
Coasting Trade Exemption Legislation 9, 24
Competitive Access 14, 30
Complaints
    Air 16, 32
    Marine 32
    Rail 16, 30, 31
Confidential Contracts 14, 30, 31, 35
Corporate Management 37, 38
Costing Investigations 20
Costing Review - Western Grain 7, 12, 21

D

Designated Provisions Regulations 6, 27
Dispute Resolution 5, 6, 10, 11, 14, 29-36

E

Eastern Rates Program 7, 12, 18, 19, 42
Enforcement 23, 26, 27

F

Freight Rates 18, 19, 20

H

Hearings 8, 38
Highway/railway crossings 31

I

Industry Monitoring and Analysis 27, 28
International Air
    Agreements 24, 25, 26
    Licensing 8, 24, 25, 26
    Services 25
Interswitching - Rail 14, 45, 46

L

Legal Services 10, 11, 38

M

Market Entry and Analysis 5, 6, 10, 11, 23-28, 39
Marine Complaints 32, 33
Maritime Freight Rates Act 7, 9, 21, 22, 41, 44
Mediation 29, 34, 35
Mergers and Acquisitions 29, 34

N

National Transportation Act 4, 5, 7, 9, 14, 43, 44
Northern Marine
    Licensing 24
    Tariffs 32
Northern Air Services 16, 24, 25

O

Organization Structure 10, 11

P

Passenger train services
    non VIA 18, 19, 42

R

Rail Complaints 16, 30, 31
Rail Infrastructure 8, 31, 32
Rail Line
    Abandonments 19, 20, 46
    Grain dependent 21
Rail Tariffs 30, 31
Railway Act 4, 5, 9, 42, 44
Railway audits 20
Railway/Pipeline Accident Investigations 5, 6, 7
Rate Scales 18, 21
Regional Offices 8, 10, 13, 17, 21, 23, 29, 37

S

Secretariat 10, 11, 38
Shipping Conference Exemption Act 14, 32, 33
Short line Railways 12, 25
Station Removals 19
Subsidy Payments 17-22, 41-43

T

Tariffs
    Air 32-34
    Marine 32-34
    Rail 30, 31
Transfer Payments 17-22, 41-43
Transportation Services for Persons with Disabilities 13, 16, 27, 29, 35, 36
Transportation Subsidies 5, 6, 10, 11, 17-22, 39, 41-43
Trucking 15, 21

V

Via Rail 8, 12, 18, 19, 31

W

Western Grain 12, 18
Western Grain Transportation Act 4, 5, 6, 7, 9, 12, 18, 41, 44, 45

Office national des transports du Canada

Budget des dépenses 1990-1991

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1991-III-69

ISBN 0-660-55628-6

Budget des dépenses 1990-1991

Partie III

Office national des transports du Canada

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose, à ses utilisateurs, différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente l'aperçu et la description du Programme de l'Office national des transports du Canada, les données de base, les objectifs, la perspective de planification et les plans d'actualité. Pour plus de détails, le lecteur peut consulter la section II qui donne, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement justifiant les ressources demandées. La section III fournit des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales permettant au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'un tableau détaillé des autorisations de dépenser tirées de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics. On assure ainsi la continuité avec les autres documents budgétaires tout en facilitant l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Le présent document permettra au lecteur de trouver aisément les renseignements recherchés. La table des matières présente le contenu de chaque section, et le sommaire financier de la section I contient des renvois aux renseignements plus détaillés de la section II. En outre, des renvois au fil des pages permettent au lecteur de trouver des précisions sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Le document reflète le transfert de l'activité «Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc» au nouveau Bureau canadien d'enquête sur les accidents dans le transport et de la sécurité des transports au moment de la promulgation de la loi. Les renseignements portant sur le rendement passé de ce secteur paraîtront dans le Plan de dépenses du nouveau bureau canadien d'enquête.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A Autorisations pour 1990-1991 4
B. Emploi des autorisations en 1988-1989 - Volume II des Comptes publics 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1990-1991
1. Points saillants 6
2. Sommaire des besoins financiers 6

B. Rendement récent
1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent 8
2. Examen des résultats financiers 9

C. Données de base
1. Introduction 10
2. Mandat 10
3. Objectif du Programme 10
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 10

D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 13
2. Initiatives 14
3. État des initiatives annoncées antérieurement 14

E. Efficacité du Programme 15

Section II
Analyse par activité

A. Subventions au transport 19
B. Entrée sur le marché et analyse du marché 26
C. Règlement des différends 32
D. Gestion et administration 41

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 44
2. Besoins en personnel 44
3. Paiements de transfert 46
4. Coût net du Programme 50

B. Renseignements supplémentaires
1. Lois fédérales appliquées à l'ONT ou qui lui confèrent des attributions 50
2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé 51

C. Index 53

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1990-1991 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1990-1991	Budget principal 1989-1990
Office national des transports			
70	Dépenses de fonctionnement	**31 649**	33 023
75	Contributions	**14 178**	13 633
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**633 200**	472 148
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**7 000**	62 964
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	**28 760**	17 502
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**85 451**	82 164
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**3 791**	3 967
Total de l'organisme		**804 029**	**685 401**

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)		Budget principal 1990-91
70	Office national des transports - Dépenses de fonctionnement	**31 649 000**
75	Office national des transports - Contributions	**14 178 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1990-1991					Budget principal 1989-1990
	Années-personnes autorisées	Budgétaire				
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Total	
Subventions au transport	111	7 576	50	768 589	776 215	656 091
Entrée sur le marché et analyse du marché	94	6 286	63	-	6 349	6 302
Règlement des différends	104	7 127	20	-	7 147	8 011
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc	-	-	-	-	-	2,400
Gestion et administration	182	13 964	354	-	14 318	12 597
	491	34 953	487	768 589	804 029	685 401
Années-personnes autorisées en 1989-1990	527					

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 34, page 45.

B. Emploi des autorisations en 1988-1989 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Office national des transports				
75	Dépenses de fonctionnement	37 585 000	37 585 000	**36 878 368**
80	Contributions	24 375 000	24 375 000	**15 907 622**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	663 500 000	777 338 957	**777 338 957**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	73 634 000	74 040 096	**74 040 096**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	70 630 000	78 384 492	**78 384 492**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 671 000	4 829 000	**4 829 000**
	Total du Programme - Budgétaire	874 395 000	996 552 545	**987 378 535**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1990-1991

1. Points saillants

Les points saillants du Programme pour 1990-1991 sont les suivants :

- la publication, par l'Office, du second examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois portant sur la réglementation économique des transports (voir pages 15, 30 et 31)
- la prise d'un règlement concernant les conditions du transport aérien intérieur de personnes handicapées (voir page 40)
- la mise en application d'un nouveau règlement concernant les textes désignés qui habilitera l'Office à imposer une amende lorsqu'il y a infraction à certaines dispositions du Règlement sur les transports aériens (voir page 30)
- la présentation d'un rapport au ministre sur les résultats de l'enquête menée par l'Office au sujet de la partialité possible du barème annuel fixé suivant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 23)
- l'implantation de l'automatisation et de systèmes informatisés pour améliorer l'administration de programme des activités de l'Office (voir pages 24, 36 et 43)
- la publication d'un recueil des règlements de l'Office offert aux gens de l'industrie.
- au moment de la proclamation de la Loi, l'activité «Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc» sera transférée au Bureau canadien d'enquêtes sur les accidents dans le transport et de la sécurité des transports.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-91	Prévu 1989-90	Différence
Subventions au transport	**776 215**	745 199	31 016
Entrée sur le marché et analyse du marché	**6 349**	6 677	(328)
Règlement des différends	**7 147**	7 161	(14)
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc	**–**	2 272	(2 272)
Gestion et administration	**14 318**	14 240	78
	804 029	775 549	28 480
Années-personnes *: Controllées par CT	**491**	529	(38)
Autres	**12**	12	0
	503	541	(38)

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 34, page 45.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1990-1991 sont supérieurs de 28,5 millions de dollars, soit 3,7 %, aux dépenses prévues pour 1989-1990. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

• l'augmentation des paiements prescrits par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui correspond à un retour aux volumes d'expéditions normaux après la baisse connue en 1989-1990 à cause de la période de sécheresse de 1988	63,1 millions de dollars
• la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi de 1987 sur les transports nationaux par suite de l'abolition du programme des taux de transport de la farine et du grain vers l'Est auquel 25,7 millions de dollars étaient affectés en 1989-1990	(30,5 millions de dollars)
• la dimunition des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	(2,8 millions de dollars)
• le transfert de l'activité Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc (36 années-personnes) au Bureau canadien d'enquête sur les accidents dans le transport et de la sécurité des transports	(2,6 millions de dollars)
• l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	0,7 million de dollars
• l'accroissement de la charge de travail et le rajustement des prix	0,6 million de dollars

Explication des prévisions pour 1989-1990 : Les prévisions pour 1989-1990 (qui sont fondées sur les renseignements dont la Direction disposait au 24 janvier 1990) sont supérieures de 90,1 millions de dollars, soit 13,2 %, au montant de 685,4 millions de dollars inscrit dans le Budget des dépenses principal de 1989-1990 (Autorisations de dépenser, page 4). Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

• l'augmentation des paiements prévus sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, en raison de la révision du barème de taux et du volume d'expéditions de grain supérieur aux prévisions	97,9 millions de dollars
• la diminition des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer par suite de l'abolition du programme des taux de transport de la farine et du grain vers l'Est, le 15 juillet 1989	(16,5 millions de dollars)
• l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	6,1 millions de dollars
• l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	2,3 millions de dollars
• l'augmentation des frais de fonctionnement attribuable à des besoins pratiques imprévus et inévitables et aux indemnités de cessation d'emploi dépassant la normale	0,5 million de dollars
• la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	(0,2 million de dollars)

B. Rendement récent

1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent

Les points saillants du Programme de l'Office national des transports de 1988-1989 et d'une partie de celui de 1989-1990 sont les suivants :

- Le premier examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois de réglementation économique des transports, produit par l'Office, a été déposé par le ministre en juin 1989 (voir pages 15, 30 et 31).

- À la suite de l'examen quadriennal des coûts dicté par l'article 38 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, l'Office remettra le rapport de ses conclusions au ministre des Transports le 31 mars 1990 au plus tard (voir page 23).

- Le transfert de l'activité «Sécurité ferroviaire» à Transports Canada a eu lieu en janvier 1989.

- L'Office a créé une nouvelle sous-activité, appelée «Infrastructure ferroviaire» (voir page 34), dont l'un des objectifs est l'exécution efficace des attributions relatives à l'infrastructure ferroviaire qu'a conservées l'Office lors du transfert de l'activité «Sécurité ferroviaire» à Transports Canada.

- Douze audiences publiques ont été tenues en 1988-1989 et neuf sont prévues pour 1989-1990. Ces audiences permettent au public de faire connaître ses vues dans les cas particuliers dont est saisi l'Office. L'Office a aussi mené une importante enquête au sujet de la politique d'établissement des prix de VIA Rail.

- L'Office s'est acquitté de l'obligation de délivrer, au plus tard le 31 décembre 1988, des licences de remplacement aux transporteurs aériens, comme le lui dictait la loi. Il en a délivré 1 638 pour des services intérieurs et 1 376 pour des services internationaux.

- Vingt-trois règlements ou autres documents ont reçu l'approbation du Bureau du Conseil privé (voir page 51).

- Le transfert de l'administration de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique au bureau régional de l'Atlantique à Moncton s'est achevé et des améliorations apportées au service ont permis de réduire le temps de traitement des réclamations (voir page 24).

- Le personnel a consacré beaucoup de son temps aux communications externes afin de faire connaître le Programme et les services de l'Office et de favoriser de bons rapports avec les clients. Des représentants de l'Office ont prononcé quelque 50 discours officiels et donné environ 400 séances d'information à des parties intéressées, entre autres des délégués de gouvernements provinciaux et étrangers, de l'industrie et de groupes de défense des droits des usagers des transports. En outre, des employés de l'Office ont participé à plus de 1 000 rencontres à l'amiable avec des groupes clés. Enfin le Rapport annuel de l'Office a été distribué à plus de 3 000 personnes et l'Examen annuel à quelque 5 000 intéressés.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-89		
	Réel	Budget principal	Différence
Subventions au transport	949 958	829 123	120 835
Entrée sur le marché et analyse du marché	6 329	5 997	332
Règlement des différends	5 811	6 665	(854)
Sécurité ferroviaire	11 438	21 226	(9 788)
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc	699	–	699
Gestion et administration	13 144	11 384	1,760
	987 379	874 395	112 984
Années-personnes *: Contrôlées par CT	631	660	(29)
Autres	10	12	(2)
	641	672	(31)

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 34, page 45.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont excédé d'environ 113 millions de dollars, soit 12,9 %, le montant inscrit dans le Budget des dépenses principal. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — 113,8 millions de dollars
- le transfert de l'activité «Sécurité ferroviaire» à Transports Canada — (8,8 millions de dollars)
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions au transport dans la Région atlantique — 7,8 millions de dollars
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — (1,4 million de dollars)
- l'augmentation des frais de fonctionnement attribuable aux frais d'établissement imprévus et aux indemnités de cessation d'emploi excédant la normale — 1,2 million de dollars
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi de 1987 sur les transports nationaux — 0,4 million de dollars

C. Données de base

1. Introduction

Créé le 1er janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987), l'Office national des transports est l'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des entreprises canadiennes de transport de compétence fédérale. La création de l'Office et l'application de la Loi ont donné au gouvernement fédéral les moyens d'instaurer des réformes réglementaires visant à favoriser une concurrence accrue, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports. Conséquemment, l'Office a pour mandat d'établir et d'appliquer un processus de réglementation efficace qui soit à la fois expéditif, ouvert et accessible, et de régler avec compétence, autonomie et impartialité les questions dont il est saisi.

2. Mandat

L'article 6 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux fixe la constitution de l'Office national des transports. Celui-ci est investi de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure sur les questions qui relèvent de sa compétence. Il est habilité à imposer des règlements, des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exécute toutes les attributions que lui confèrent la Loi de 1987 sur les transports nationaux et les lois connexes. La liste intégrale de ces lois est donnée dans la section III (voir page 50).

Le rôle de l'Office dans le transport est distinct de celui de Transports Canada. Le premier est responsable de la réglementation économique des transports, tandis que le second s'occupe de la formulation des politiques afin d'appuyer le ministre des Transports, d'assumer des responsabilités liées à la réglementation de la sécurité des transports et de fournir certains services de transport.

L'Office entretient aussi des rapports avec l'Office du transport du grain sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, avec Agriculture Canada au sujet du Fonds de stabilisation du grain de l'Ouest et d'autres programmes d'aide aux producteurs agricoles, avec le ministère des Affaires extérieures concernant les accords bilatéraux sur les services aériens et avec Revenu Canada au sujet du Règlement d'exemption pour le cabotage.

3. Objectif du Programme

L'Office a pour but de favoriser la mise en œuvre de la politique nationale des transports par la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Le Programme de l'Office national des transports comporte quatre activités. Trois d'entre elles ont trait aux fonctions de réglementation énoncées dans le mandat de l'Office, à savoir : la réglementation de l'entrée des transporteurs sur le marché et de leur sortie, le règlement expéditif et peu coûteux des différends, et l'administration des programmes

fédéraux de subventions. La quatrième activité, «Gestion et administration», soutient le Programme dans son ensemble.

Organisation : L'ONT exerce ses attributions par l'entremise de ses membres, plus précisément du président, du vice-président, de sept membres permanents et d'au plus six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Il est structuré en trois directions générales de programmes et quatre directions générales de soutien administratif. Tous les directeurs généraux sont sous l'autorité du directeur exécutif qui, lui-même, relève du président.

Les directions générales de programmes correspondent respectivement aux trois fonctions de réglementation de l'Office. Ce sont la Direction générale des subventions au transport, la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché et la Direction générale du règlement des différends. Le soutien en matière d'administration et de réglementation est fourni par la Direction générale des services juridiques, le Secrétariat de l'Office, la Direction générale des ressources humaines et la Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales.

L'Office a son siège dans la région de la Capitale nationale et des bureaux régionaux à Saskatoon, Moncton, Montréal, Thunder Bay et Whitehorse. Ces derniers s'occupent des aspects régionaux des activités, sous la direction fonctionnelle des directions générales de programmes.

Le tableau 3 illustre le rapport entre les activités de l'Office et sa structure organisationnelle.

Tableau 3: Ressources pour 1990-1991 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Activités / Organisation	Subventions au transport	Entrée sur le marché et analyse du marché	Règlement des différends	Gestion et administration	Total de l'organisation
Membres 26 A-P				3 048 26 A-P	3 048
Bureau du directeur exécutif 4 A-P				295 4 A-P	295
Subventions au transport 73 A-P	674 150 73 A-P				674 150
Entrée sur le marché et analyse du marché 89 A-P		8 075 89 A-P			8 075
Règlement des différends 97 A-P			8 593 97 A-P		8 593
Services juridiques 18 A-P				1 372 18 A-P	1 372
Secrétariat 26 A-P				1 577 26 A-P	1 577
Direction générale de l'administration centrale et activités régionales 92 A-P				8 324 92 A-P	8 324
Ressources humaines 21 A-P				1 209 21 A-P	1,209
Région de l'Ouest (Saskatoon) 12 A-P	174 2 A-P	170 3 A-P	334 4 A-P	265 3 A-P	982
Région de l'Atlantique (Moncton) 45 A-P	101 891 36 A-P	95 2 A-P	220 3 A-P	230 4 A-P	102 436
Total-activités (en milliers de dollars)	776 215	8 349	7 147	14 318	804 029
Total-activités (A-P)	111 A-P	94 A-P	104 A-P	194 A-P	503 A-P

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

La nouvelle législation canadienne des transports a été conçue pour favoriser un environnement plus dynamique et plus compétitif pour les services de transport. Elle reconnaît l'importance primordiale de ces services dans l'amélioration de la position concurrentielle du Canada dans l'économie mondiale et leur rôle dans la croissance économique de ses régions. Par ailleurs, les changements qui se produisent sur les marchés internationaux et intérieurs et qui conditionnent le rendement économique global du pays, se répercutent inévitablement sur le réseau des transports. Des changements liés à l'évolution de la situation économique et de la concurrence peuvent avoir une incidence sur les prix, les tarifs et les services offerts par les transporteurs, sur l'entrée sur le marché et sur la sortie de celui-ci, ainsi que sur la propriété et le contrôle du secteur des transports et, partant, sur la charge de travail de l'Office.

Tels sont les principaux facteurs qui influent sur l'industrie des transports. Cependant, d'autres peuvent avoir une incidence. Certains peuvent fausser le marché et empêcher la réalisation d'un réseau de transport plus concurrentiel, par exemple :

- les changements dans la structure du capital social;
- l'infrastructure des transports et sa capacité de s'adapter aux changements de l'industrie;
- les questions de sécurité et d'environnement;
- les changements opérationnels instaurés par l'industrie qui peuvent limiter les perspectives de concurrence.

Nombre de ces facteurs seront surveillés par l'Office afin de déterminer l'étendue de leur incidence sur le milieu des transports. Certains des changements pourraient entraîner des modifications des politiques qui pourraient éventuellement se répercuter sur les responsabilités de l'Office. A titre d'exemple on peut mentionner la politique sur les systèmes informatisés de réservation à laquelle on travaille actuellement. Le règlement en la matière sera vraisemblablement administré par l'Office (voir page 38).

Il y a d'autres facteurs, entre autres des décisions qu'a prises ou que prendra le gouvernement, qui se répercuteront ultérieurement sur le milieu des transports et les objectifs du Programme. En voici quelques exemples :

- la récente décision du gouvernement fédéral concernant les services de VIA Rail;
- la création de la Commission royale d'enquête sur les transports, commission dont les conclusions pourraient amener des changements des politiques ou des lois;
- la recommandation faite par Agriculture Canada d'effectuer l'examen des programmes d'aide aux producteurs agricoles dans le domaine du transport pour s'assurer que les programmes continuent à servir les intérêts des communautés agricoles et à contribuer à leur viabilité à long terme.
- l'appel interjeté en Cour suprême du Canada par la Central Western Railway concernant l'applicabilité des lois fédérales du travail; le jugement de la Cour suprême pourrait influer sur l'essor des chemins de fer sur courts parcours au Canada; et
- l'abolition du programme de subvention des taux de transport vers l'Est arrêtée dans le budget de février 1989.

L'Office a l'obligation, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de calculer le montant des subventions versées aux compagnies de chemin de fer pour le transport des céréales de l'Ouest. Tous les quatre ans, l'Office doit procéder à un examen des coûts pour déterminer les coûts liés au transport du grain, dits «coûts de l'année de référence», pour l'année civile ou la campagne agricole la plus récente. Le 15 novembre 1989, l'Office a rendu une décision concernant sa compétence de tenir compte, dans la détermination des coûts de l'année de référence, des économies connues et mesurables liées à la productivité. Vu les répercussions probables de cette décision sur les niveaux futurs de la contribution versée aux compagnies de chemin de fer, on s'attend à ce que les compagnies de chemin de fer interjettent appel.

Comme on peut le constater, de nombreux facteurs peuvent se répercuter sur le secteur des transports et, par voie de conséquence, sur le Programme de l'Office. Nombre des attributions de l'Office sont assujetties à des délais fixés par la loi ou à des contraintes de temps et nécessitent une action immédiate. Demeurer attentif à l'évolution des demandes pour ses services tout en respectant les délais légaux et autres est un défi constant et de taille pour l'Office. Soucieux d'être à la hauteur, l'Office a conçu et mis en œuvre divers systèmes et processus de gestion et il entend accroître le recours à la technologie moderne.

2. Initiatives

L'implantation de la nouvelle technologie, en particulier des systèmes informatisés, sera une priorité dominante afin d'accroître la productivité et d'assurer que l'Office puisse s'acquitter des responsabilités que lui confie la loi. Les moyens techniques et les gains d'efficacité opérationnelle connexes sont essentiels pour l'Office dont une grande partie du travail est subordonnée à des délais fixés par la loi. L'Office entend entreprendre de grands projets d'informatisation au cours des quelques prochaines années, pour accroître l'efficacité et le contrôle financier et administratif de son programme (voir pages 24, 36 et 43).

3. État des initiatives annoncées antérieurement

- Un système de gestion des projets a été instauré. Il permet à l'Office de suivre l'avancement des projets, demandes et autres dossiers afin d'assurer le respect des échéances et de cerner l'évolution des demandes pour ses services et d'y réagir.

- L'Office a ouvert des bureaux à Thunder Bay et à Montréal. Il a affecté des membres à ces bureaux régionaux et à ceux de Moncton et de Saskatoon. En 1990-1991, des membres emménageront dans de nouveaux bureaux régionaux situés en Colombie-Britannique et dans le Nord. Ainsi, l'Office deviendra encore plus accessible et attentif au milieu des transports, et il sera à l'écoute des préoccupations régionales.

- Fort des pouvoirs accrus dont il a été investi par les récentes modifications à la Loi de 1987 sur les transports nationaux, l'Office a poursuivi la formulation de règlements et le contrôle d'application des dispositions législatives concernant l'accessibilité des personnes handicapées à tous les services de transport de compétence fédérale et à la promulgation éventuelle du règlement pour les conditions du transport aérien des personnes handicapées (voir page 39 et 40).

- Les travaux se poursuivent relativement aux dispositions du Règlement sur les transports aériens touchant un règlement sur l'assurance responsabilité civile, ainsi que les changements aux dispositions régissant les services de messageries aériennes (voir page 28).

- Les travaux d'informatisation du dépôt des tarifs de services aériens et du traitement des demandes de subventions selon les prix dans la Région atlantique se poursuivent (voir pages 36 et 24).

- L'Office a produit son premier examen annuel des répercussions de la réforme de la réglementation sur l'industrie des transports, et il en a déposé le rapport le 2 juin 1989 (voir Efficacité du Programme, page 15).

- La participation de l'Office à la campagne Gareautrain, qui s'inscrivait dans l'activité «Sécurité ferroviaire», a pris fin le 1er janvier 1989, date du transfert de cette activité à Transports Canada.

E. Efficacité du Programme

L'Office national des transports est tenu, aux termes de l'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de procéder à un examen de l'efficacité de la nouvelle législation des transports, c'est-à-dire de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi de 1987 sur les transports routiers, de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, pour chacune des années de 1988 à 1991, inclusivement, et d'en faire rapport au ministre. Cet examen doit être remis au ministre au plus tard le 31 mai de chaque année. Celui-ci le dépose ensuite devant la Chambre des communes et le Sénat dans les quinze premiers jours de séance de chacune de ces chambres du Parlement. Le premier rapport de l'Office, l'examen annuel de 1988, a été déposé le 2 juin 1989.

De portée passablement étendue, l'examen aborde précisément les points suivants, comme l'exige la Loi : les changements des prix et du niveau de service offerts aux expéditeurs et aux voyageurs; les changements de la structure, de l'efficacité et des niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports; le temps nécessaire à l'Office pour l'étude des plaintes, des demandes et des autres questions; les répercussions des prix de ligne concurrentiels sur les compagnies de chemin de fer; et les abandons de lignes ferroviaires. Le sommaire du premier examen annuel de l'Office national des transports est reproduit ci-après.

Sommaire

Avec la Loi nationale de 1987 sur les transports, la Loi de 1987 sur les transports routiers et la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, l'industrie canadienne du transport est entrée dans une nouvelle ère de réglementation économique. Ces textes législatifs reconnaissent l'importance des services de transport dans l'amélioration de la position concurrentielle du Canada vis-à-vis l'économie mondiale et leur rôle dans la croissance économique de ses régions. Pour atteindre ces objectifs, des dispositions législatives spéciales ont été élaborées pour favoriser le développement d'un nouvel environnement compétitif et d'un réseau de transport efficace et adapté aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. De plus, la structure de la réglementation a été simplifiée afin de favoriser l'accessibilité et l'interaction.

Ayant examiné la dynamique de l'industrie des transports en 1988, l'Office conclut que la première année de réforme de la réglementation a eu des effets positifs sur la performance et le potentiel de l'industrie. L'orientation générale des modifications à la structure, au fonctionnement et à la mise en marché des services de transport permet de penser que la réforme, bénéficiant d'une économie canadienne vigoureuse, a été bien accueillie.

Observations générales sur la première année de la réforme

Un environnement plus compétitif

- L'établissement de contrats confidentiels a été le principal mécanisme de concurrence utilisé par les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires. Plus de 1 200 contrats confidentiels touchant un vaste éventail d'industries ont été déposés auprès de l'Office. Grâce à l'enquête effectuée auprès des expéditeurs, l'Office a pu établir que plus de 30 % du trafic ferroviaire a été acheminé en 1988 selon les termes et les conditions de tels contrats. De plus, 75 % des expéditeurs ferroviaires ont affirmé que leurs tarifs contractuels étaient inférieurs aux tarifs publiés.

- Plus de la moitié des utilisateurs des services de transport ferroviaire ont rapporté que les dispositions relatives à l'accès à des services concurrentiels et au règlement des différends leur avaient été utiles dans leurs négociations avec les transporteurs ferroviaires. Un expéditeur sur cinq a déclaré que l'interconnexion avait eu une incidence positive sur son entreprise.

- L'enquête auprès des expéditeurs a révélé aussi que le taux d'utilisation des services intermodaux avait augmenté d'environ 5 % en 1988. En moyenne, les services intermodaux ont été utilisés pour répondre à 15 % des besoins des expéditeurs. Le principal type de service intermodal, mentionné par trois expéditeurs sur quatre, a été la combinaison rail-route.

- Expéditeurs et transporteurs ont indiqué la présence en 1988 d'un nombre accru de sociétés de camionnage sur tous les marchés. Pour ce qui est des expéditions de charges complètes, l'intensification de la concurrence est issue essentiellement des nouvelles firmes de camionnage sur le marché; du côté des expéditions de lots brisés, l'accroissement de la concurrence a résulté en majeure partie de l'expansion des opérations des firmes existantes. Cette intensification de la concurrence a été observée autant sur les marchés intérieurs que transfrontaliers.

- En ce qui concerne les services de transport aérien, la déréglementation avait commencé plus tôt dans la décennie. La création de deux grands groupes de transporteurs, liant les services de transporteurs nationaux, régionaux et locaux, a doté le pays de deux réseaux nationaux davantage compétitifs. Cette consolidation a entraîné une intensification de la concurrence sur les marchés interurbains achalandés ainsi que sur les marchés de services locaux.

- Avec l'apparition de nouveaux fréteurs et de petits transporteurs aériens locaux, le nombre de transporteurs indépendants a augmenté en 1988.

Évolution vers la rationalisation et l'efficacité

- Confrontés à un nouveau marché concurrentiel, le CN et le CP ont vu à la restructuration de leurs activités. Le CN a assaini son bilan en se départissant de certains de ses actifs non ferroviaires ainsi que de la société Grand Trunk Eastern aux États-Unis; il a cessé toute activité ferroviaire à Terre-Neuve et annoncé l'intention d'abandonner son réseau de l'Île-du-Prince-Édouard. De son côté, le CP a confié à une nouvelle division, la Canadian Atlantic Railway, le soin d'exploiter ses activités dans les provinces maritimes.

- Dans l'industrie du camionnage, la tendance à la consolidation de même qu'à la restructuration des trajets a permis d'avoir davantage de services ne requerrant qu'un seul transporteur sur des trajets inter-régionaux et d'accroître la portée des services offerts par les transporteurs établis.

- Dans l'industrie du transport aérien, les consolidations et les alliances ont intensifié l'utilisation du système dit « en étoile », qui permet aux grands transporteurs d'exploiter leurs gros appareils sur les trajets interurbains achalandés et de confier à leurs filiales la responsabilité essentielle de les alimenter en passagers. Ce type de service permet aux grands transporteurs de garder les passagers le plus longtemps possible sur leurs propres lignes et d'augmenter ainsi leurs revenus.

- Les transporteurs aériens du Canada se sont lancés dans de vastes programmes d'acquisitions d'équipement afin d'atteindre une plus grande souplesse dans le déploiement de leur flotte et de maintenir leurs frais d'exploitation au niveau le plus bas possible.

- En 1988, les transporteurs maritimes ont offert des services avec une fréquence et un temps de transit comparables entre les ports canadiens et les ports étrangers; beaucoup ont mis en service des navires de plus grosse capacité.

Augmentation et diversification des services offerts aux expéditeurs et aux voyageurs

- Plus du quart des expéditeurs ayant participé à l'enquête ont fait état d'une amélioration de la qualité des services ferroviaires en 1988. Au plan opérationnel, le CN et le CP ont réduit la longueur de bon nombre de leurs trains afin d'en accroître la ponctualité. Les deux sociétés se sont également efforcées d'améliorer leurs services intermodaux.

- En ce qui concerne les services de transport aérien, toutes les régions du pays ont bénéficié de l'amélioration de leurs services en termes de vols additionnels, de capacité et de concurrence.

- Quant à l'industrie du transport de fret aérien, des progrès ont été notés au chapitre de la capacité et de la commodité, grâce à l'expansion des réseaux, à l'augmentation des fréquences de vols et à l'achat de nouvel équipement.

- Pour ce qui est du camionnage, les expéditeurs ont signalé que les services fournis par les firmes de camionnage pour compte d'autrui se sont améliorés ou sont demeurés stables en 1988. Ils se sont dits également très satisfaits des services fournis au chapitre des expéditions de charges complètes et de lots brisés.

- Les transporteurs maritimes desservant le Canada ont introduit du nouvel équipement et modifié leurs horaires ainsi que leurs ententes de nolisement d'espace.

Maintien des normes de sécurité du transport

- L'année 1988 a été caractérisée par l'amélioration de la sécurité des transports ferroviaires. Quant aux services commerciaux de transport aérien, le taux d'accident est demeuré pratiquement inchangé au Canada depuis 1983.

Des procédures de réglementation plus expéditives

- Au cours de l'année 1988, 185 demandes ont été déposées pour créer ou modifier des services aériens canadiens destinés aux régions du Nord. Quarante-six (25 %) ont été traitées en moins de 90 jours et 117 (63 %), dans un délai de 90 à 120 jours.

- Environ 70 % des demandes d'exploitation de services canadiens dans les régions du sud du Canada ont été traitées en 30 jours ou moins.

- L'obligation statutaire de délivrer de nouveaux permis d'exploitation de transport aérien avant le 31 décembre 1988, pour remplacer ceux qui avaient été émis sous l'ancien régime, a été respectée. En tout, 1 638 permis intérieurs et 1 376 permis internationaux ont été émis.

- L'Office a reçu et traité 278 plaintes, officielles et officieuses, portant sur de nombreux aspects des services fournis par les transporteurs aériens. Il lui a fallu en moyenne 57 jours pour les traiter, mais 59 plaintes ont été réglées en moins de 15 jours.

- L'Office a reçu 35 plaintes ou demandes concernant les services ferroviaires et plus de 40 autres ont été acheminées par le ministère des Transports concernant des problèmes de service. La majeure partie de ces dossiers ont été réglés dans les délais statutaires mais quelques-uns restent à traiter.

- L'Office a reçu 41 plaintes sur les services de transport pour les voyageurs handicapés et 60 % ont été réglées en moins de deux mois.

Section II
Analyse par activité

A. Subventions au transport

Objectif

Assurer une indemnisation juste et raisonnable pour les services de transport imposés à titre de service public ou de service essentiel à la viabilité économique d'une région du Canada, par l'administration efficace et économique des programmes de subventions aux services de transport; assurer l'établissement d'un réseau de transport efficace et adapté qui satisfait aux exigences du commerce canadien, grâce à une gestion efficace du programme de rationalisation du réseau ferroviaire.

Description

L'activité «Subventions au transport» concerne le paiement de subventions à l'appui des services de transport; la détermination des frais et des pertes ferroviaires, et les prix de transport des marchandises; le calcul des prix compensatoires déterminés par la loi qui régit le transport du grain de l'Ouest et du canola; la vérification des frais facturés à VIA Rail; la réglementation des pratiques comptables des chemins de fer et l'évaluation des propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.

L'activité comporte cinq sous-activités dont quatre, prix et paiements, rationalisation du réseau ferroviaire, suivi et analyse, et vérifications et enquêtes sur les coûts, sont administrées par la Direction générale des subventions au transport. La Direction générale compte 73 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux liés aux sous-activités. La cinquième sous-activité, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, relève du bureau de Moncton.

Sommaire des ressources

L'activité «Subventions au transport» représente 21,5 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 96,5 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 22,6 % de toutes les années-personnes.

Tableau 4 : Sommaire des ressources de l'activité *

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Prix et paiements	670 172	17	637 420	15	852 396	16
Rationalisation du réseau ferroviaire	1 267	18	1 189	16	806	13
Suivi et analyse	725	10	974	12	639	10
Vérifications et enquêtes sur les coûts	1 911	27	1 854	25	2 051	32
Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	101 831	35	103 369	33	93 541	38
Administration de l'activité	309	4	393	5	525	7
	776 215	111	745 199	106	949 958	116

Tableau 5 : Résultats financiers en 1988-1989 *

(en milliers de dollars)	Réel	1988-1989 Budget principal	Différence
Prix et paiements	852 396	738 157	114 239
Rationalisation du réseau ferroviaire	806	639	167
Suivi et analyse	639	640	(1)
Vérifications et enquêtes sur les coûts	2 051	2 046	5
Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	93 541	87 370	6 171
Administration de l'activité	525	271	254
	949 958	829 123	120 835

* Reflète les changements de titres et restructurations mineures des fonctions. Administration de l'activité remplace bureau du directeur général.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été supérieurs de 121 millions de dollars environ, soit 14,6 %, au montant inscrit dans le Budget des dépenses principal, à cause, principalement, de l'augmentation des paiements de subventions, ainsi qu'on l'explique à la page 9.

Données sur le rendement et justification des ressources

Prix et paiements : Des ressources sont requises pour l'administration des subventions, la fixation des prix et les programmes d'établissement des prix de revient. Cela comprend la nécessité constante de calculer les paiements et d'appliquer les barèmes de transport des marchandises appropriés pour les mouvements du grain de l'Ouest et des produits du colza canola, les enquêtes sur les frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP, ainsi que les paiements de subventions pour les embranchements et les services voyageurs autres que ceux de VIA. Comme le montre le tableau 6, les paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer diminueront beaucoup suite, d'une part, à l'application des programmes de subventions aux embranchements et aux services voyageurs autres que ceux de VIA Rail sous le régime de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et, d'autre part, à l'abolition du programme des taux de transport vers l'Est. De plus amples détails sur tous les paiements de subventions qu'administre l'Office sont donnés à la page 46.

Tableau 6 : Sommaire des paiements

(en milliers de dollars) Autorisations	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Loi sur les chemins de fer	7 000	46 429	55 897
LTN 1987	28 760	19 822	16 668
LTGO	633 200	570 100	777 339

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest charge l'Office de l'établissement du barème annuel. Les barèmes des quatre prochaines campagnes agricoles seront calculés par indexation des coûts de l'année de référence 1988 au moyen d'un indice de prix composé et de prévisions des volumes de grain (fournies par l'Office du transport du grain). Le barème pour la campagne agricole 1990-1991 doit être rendu public au plus tard le 30 avril 1990.

Les subventions au transport du grain de l'Ouest sont calculées d'après le nombre de tonnes de grain réellement transportées. Les paiements mensuels aux quatre compagnies de chemin de fer doivent être faits au plus tard trente jours après la réception des réclamations. Soixante-quatre réclamations sont étudiées grâce à une série de programmes informatisés ainsi que des vérifications sur place de validation et des vérifications permettant de contrôler plus de 450 000 mouvements par rapport à des critères précis définis dans la LTGO. Divers contrôles informatisés sont aussi effectués durant l'exercice. En 1989-1990, 34 expéditeurs, au total, auront fait l'objet d'une visite et 18 autres auront fourni au bureau régional de l'Office, dans l'Ouest, des documents corroborant des mouvements. La vérification sur place a comporté la validation de 13 099 entrées choisies au hasard, soit environ 20 % du nombre total d'entrées qui pourraient faire l'objet d'une vérification sur place.

Les prix compensatoires minimums pour le transport du canola jusqu'à des ports de l'Est du Canada sont fixés par l'Office en conformité avec le décret CT 1976-894. L'établissement annuel des taux nécessite de calculer les coûts variables de tous les mouvements. En 1988-1989, 2 200 taux ont été établis. L'étude exhaustive de la méthode utilisée pour l'établissement des taux, entamée en 1988-1989, s'est achevée en 1989-1990. Il en est ressorti une méthode plus simple qui servira dans l'établissement des taux pour 1990.

Les enquêtes annuelles sur les frais facturés à VIA par le CN et le CP ont été reportées en 1989-1990 à cause de la mise en œuvre des recommandations faites au ministre à la suite de l'étude sur l'établissement des prix de revient de VIA Rail Canada, étude achevée par l'Office en 1988. Les calculs pour les années 1985 à 1988 inclusivement seront parachevés pour les deux compagnies en conformité avec les directives du ministre d'ici à la fin de juin 1990.

Les paiements de subventions aux compagnies de chemin de fer pour l'exploitation d'embranchements déficitaires et de services de train de voyageurs admissibles mais non exploités par VIA Rail ont totalisé 32,2 millions de dollars en 1988-1989. En tout, 46 réclamations ont été traitées. En 1989-1990, des paiements anticipés seront faits mensuellement pour les lignes et les services exploités sans interruption, et les paiements définitifs seront versés à l'égard des activités de l'année précédente, en se basant sur les réclamations initiales et finales déposées à l'Office par les compagnies de chemin de fer. Des paiements de 36,3 millions de dollars sont prévus pour l'exercice financier 1989-1990.

Ce budget du gouvernement fédéral est en vigueur depuis l'abolition du programme de subvention des taux de transport vers l'Est arrêtée au 15 juillet 1989. L'Office a achevé une vérification importante des subventions des taux du transport vers l'Est afin de clore les livres pour les années 1982 à 1988 inclusivement. Cette vérification a occasionné des rejets importants, de l'ordre de 1,7 million de dollars. Les paiements définitifs pour 1989 devraient être terminés d'ici la fin de 1989-1990.

La sous-activité comprend aussi les projets d'établissement des coûts pour les besoins de diverses enquêtes sur les taux que coordonne la Direction générale du règlement des différends de l'Office. Quatre affaires devraient être terminées en 1989-1990.

Rationalisation du réseau ferroviaire : Des ressources sont nécessaires pour évaluer et traiter les demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements ou de tronçons de lignes ferroviaires et de réduire le nombre de bâtiments de gare. Avant de rendre une décision, l'Office doit évaluer, pour chaque demande d'abandon d'une ligne ferroviaire, la situation économique actuelle et prospective. Les besoins des expéditeurs doivent être soigneusement pesés par rapport aux objectifs d'amélioration de la rentabilité de la compagnie de chemin de fer et de réduction du fardeau de subvention du gouvernement fédéral. Cette sous-activité requiert beaucoup d'interaction et de consultations avec les expéditeurs, les associations d'expéditeurs, les compagnies de chemin de

fer, les députés fédéraux, les gouvernements provinciaux et municipaux, les syndicats, d'autres ministères de l'État et le public en général.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux permet aux compagnies canadiennes de chemin de fer d'abandonner annuellement 4 % de leur réseau de voies. En 1988, l'Office a fait l'objet de critiques parce que les objectifs de rationalisation du réseau ferroviaire n'étaient pas atteints. À la suite d'un redéploiement interne des ressources, les objectifs de la sous-activité sont maintenant atteints. Les cas qui seront reportés à 1990-1991 sont causés par les dépôts tardifs des compagnies de chemin de fer. En 1989, l'Office a autorisé l'abandon de 4 % des voies du réseau du CN et de près de 3,5 % de celles du CP. Cela correspond à 815,3 milles de voie pour le CN et 485,5 milles de voie pour le CP. Il a aussi ordonné l'abandon de tronçons additionnels pour 1990.

Tableau 7: Charge de travail attribuable à la rationalisation du réseau ferroviaire

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Programme d'abandon d'embranchements			
Nouvelles demandes			
- reçues pendant l'année	18	9	20
- reportées de l'année précédente	10	17	18*
Réexamens			
- année en cours	13	10	17
- reportés de l'année précédente	4	12	1
Autres (modifications, appels, révisions, sursis, etc.)	4	21	2
Décisions rendues	48	29	22
Demandes de détermination au sujet d'épis	11	11	13
Demandes d'autorisation d'enlever des bâtiments de gare			
- reçues pendant l'année	0**	1	10
- reportées de l'année précédente	6	24	14
Correspondance liée aux demandes d'abandon	2 000	2 000	2 400

* Demandes transmises de la CCT à l'ONT.

** Compte rendu des réductions des services de VIA Rail à compter du 15 janvier 1990, il n'est pas possible de prévoir le nombre de demandes présentées par cette compagnie pour l'instant.

À mesure que se rétrécira le réseau ferroviaire au Canada, les abandons de lignes seront plus litigieux et la participation de l'Office sera davantage visible sur la scène publique. L'Office peut s'attendre dans un avenir prévisible à recevoir un grand nombre de demandes. Les abandons de lignes autorisés à ce jour par l'Office (année civile) entraînent une réduction annuelle d'environ 3 millions de dollars dans les paiements de subventions au titre des embranchements.

Deux grands faits nouveaux se répercuteront sur la prévision du nombre de demandes d'enlèvement de bâtiments de gare. La Loi sur le patrimoine canadien, qui pourrait limiter ou restreindre la fermeture ou la démolition de gares, et les coupures des services de VIA Rail Inc. (principal propriétaire des gares restantes) annoncées par le ministre des Transports en octobre 1989, pourraient causer une marée de demandes en 1990-1991. Il n'est pas possible pour l'heure de prévoir avec exactitude leur incidence individuelle et globale.

Vérifications et enquêtes sur les coûts : Des ressources sont nécessaires pour l'exécution des programmes dictés par les lois et pour les vérifications et analyses particulières des comptes des compagnies de chemin de fer, pour la production des rapports financiers et pour l'exécution des calculs nécessaires au contrôle de l'intégrité des données utilisées par les chemins de fer dans le calcul des paiements de subvention, des prix de transport des marchandises et des pertes d'exploitation des chemins de fer relatives aux propositions de rationalisation du réseau ferroviaire. Ces tâches servent aussi dans l'établissement des principes comptables et des méthodes et techniques d'établissement des prix de revient.

Tableau 8 : Rendement de la vérification

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Vérifications	48	43	27
Requêtes particulières	7	7	2
Total	55	50	29
Vérifications par A-P	2,3	2,3*	1,2

* redéploiement de l'effectif à cause de l'examen quadriennal des coûts dicté par la LTGO

Il est devenu essentiel d'accroître la productivité de la sous-activité de vérification pour procéder à un plus grand nombre de vérifications particulières et pour s'attarder davantage aux aspects de la vérification interne touchant l'étendue de la vérification. Les bases de données opérationnelles, les programmes de calcul des coûts unitaires et la comptabilité des recettes nécessitent une vérification plus étendue. En 1989-1990, les enquêtes spéciales sur les coûts comprennent une étude du transport vers l'Est et vers l'Ouest sous le régime de la LTGO. Transports Canada a demandé à l'Office de faire enquête sur les préoccupations exprimées par des intéressés de l'industrie et du gouvernement provincial de l'Ontario, selon lesquelles les taux prescrits par la LTGO ne reflètent pas équitablement les coûts de transport vers les ports canadiens, au détriment du port de Thunder Bay, et de lui faire rapport de cette enquête d'ici avril 1990.

Outre ces enquêtes, celle sur la contribution des compagnies de chemin de fer aux coûts fixes, le rapport de l'investissement net à l'investissement brut des compagnies de chemin de fer, les salaires des équipes réduites, la réduction d'effectifs des compagnies de chemin de fer, les trains sans fourgon de queue, le calcul du coût du capital et le tunnel de Rogers Pass sont à l'étude. Des enquêtes analogues devraient aussi avoir lieu en 1990-1991.

Suivi et analyse : Selon la LTGO, l'Office est tenu de procéder tous les quatre ans à un examen des coûts afin de déterminer les coûts du transport du grain par chemin de fer pour la dernière année civile ou campagne agricole. L'examen des coûts de 1988-1990 par l'Office permettra d'établir ces coûts, dits coûts de l'année de référence, pour l'année civile 1988. Les coûts de l'année de référence servent à l'établissement des barèmes annuels des quatre campagnes agricoles subséquentes. L'Office fera rapport au ministre des Transports des conclusions de son examen des coûts d'ici le 31 mars 1990. La LTGO exige que l'Office, dans les examens quadriennaux des coûts, entretienne des rapports très étroits avec l'industrie céréalière et tienne des consultations avec des parties représentant une diversité d'intérêts. Pour faire face à la forte charge de travail exigée par l'examen, le nombre d'années-personnes a été porté de 10 à 13 pour 1989-1990, par le redéploiement de personnel d'autres secteurs de l'activité «Subventions au transport».

Les améliorations de la productivité font baisser le coût du transport par chemin de fer. La façon dont les compagnies de chemin de fer, les producteurs agricoles et les contribuables réalisent ces économies est ressortie comme une question clé lors de l'examen des coûts de 1989-1990. L'Office a tenu une audience publique le 10 août 1989 pour décider de sa

compétence à tenir compte, dans le calcul des coûts de l'année de référence, des économies liées à la productivité. Cette décision, combinée aux décisions prises concernant les salaires des équipes réduites, du rapport de l'investissement net à l'investissement brut, le coût du capital, les rajustements des coûts unitaires et d'autres questions de coût entraîneront probablement une réduction de plus de 100 millions de dollars dans les paiements compensatoires versés aux compagnies de chemin de fer au cours de chacune des prochaines campagnes agricoles.

Chaque année, l'Office dresse pour chaque barème la liste des embranchements tributaires du transport du grain. Cette désignation se fait suivant des critères de trafic et de rentabilité. La LTGO astreint aussi l'Office à vérifier les investissements que font le CN et le CP dans le matériel et les installations destinés aux mouvements du grain ainsi qu'a évaluer le bien-fondé des projets d'investissement de ces compagnies pour s'assurer que ces programmes favorisent la fiabilité et l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain. Les rapprochements, les analyses, les comparaisons, les enquêtes et les discussions au sujet des données fournies, concernant les investissements destinés au transport du grain, ont composé la vérification des principaux projets d'investissement pour l'année civile 1989. L'Office a conclu que les principaux projets d'investissement dans les chemins de fer étaient bien fondés. Une vérification semblable des principaux projets d'investissement pour 1990 sera faite; cependant, on s'attardera davantage au détail de l'information, à l'examen minutieux de la méthode de prévision et à la participation aux rencontres avec les producteurs.

Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique : Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans le Région atlantique (LSTMRA) et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (LTTMPM), des subventions sont versées aux transporteurs admissibles à l'égard des marchandises transportées à l'intérieur et en provenance du territoire choisi (les quatre provinces de l'Atlantique et la Gaspésie). Le programme touche plus de 7 000 clients admissibles dont 2 200 au moins sont considérés comme actifs.

L'administration du programme a récement été confiée au bureau de la Région atlantique de l'Office, situé à Moncton, qui en assure l'informatisation et établit de nouvelles procédures. Il en résulte que le temps moyen qu'il faut pour émettre un chèque lorsque la vérification de la réclamation est effectuée est passée de seux semaines à quarante-huit heures. Le détail des paiements de transfert est donné à la page 49.

Parmi les facteurs qui actuellement influent sur l'orientation et la nature des activités d'administration des subventions, figurent la mise en place d'activités de vérification sur place en conformité avec les pratiques de gestion financière du gouvernement, et les efforts déployés pour établir des liens et des rapports plus étroits avec les clients.

Des ressources variées sont nécessaires pour vérifier et traiter le grand nombre de réclamations de subventions reçues; toutefois, dans les mois à venir, l'informatisation et l'importance accordée aux vérifications sur place feront qu'on aura moins besoin de ressources administratives et davantage de ressources informatiques et de vérification professionnelle. Le nombre de réclamations traitées et de participants actifs dans le programme ont influé sur la tendance de l'activité économique dans le «territoire choisi». De même, une réorientation vers le transport routier au détriment du chemin de fer est aussi apparente suite à la réforme de la réglementation ainsi qu'à l'accès plus grand des camionneurs au grand marché du transport des marchandises.

Tableau 9 : Subventions versées aux termes de la LSTMRA et de la LTTMPM

Année	N^bre de réclamations traitées (participants actifs)	Participants	Paiements (en millions de dollars)
1985-1986	14 584	2 144	82,1
1986-1987	12 975	2 116	81,1
1987-1988	14 520	2 196	92,1
1988-1989	14 506	2 200	91,2
1989-1990*	15 000	2 200	101,7
1990-1991*	**15 500**	**2 200**	**99,6**

* Prévision

B. Entrée sur le marché et analyse du marché

Objectif

Promouvoir des services de transport efficaces et viables à l'intérieur, en provenance et à destination du Canada, en encourageant et en maintenant une juste concurrence tout en protégeant les intérêts des usagers des transports et ceux du Canada par une réglementation de l'entrée des services de transport sur le marché et de leur sortie du marché, y compris les conditions d'exploitation du transport. Examiner, sur une base annuelle, les répercussions qu'ont sur le réseau des transports au Canada les principes de réglementation économique adoptés par le gouvernement, plus particulièrement en ce qui concerne l'établissement d'un réseau rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, et l'incidence de ce réseau sur le développement économique régional et national du pays.

Description

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» comprend la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services intérieurs et de services internationaux desservant le Canada, l'application des exigences découlant des règlements et des licences de l'Office ainsi que des accords internationaux; la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux de services aériens; le contrôle et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale compte 89 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects des activités de la Direction générale. De plus, des employés chargés du contrôle de l'application sont en poste dans les bureaux de l'Office aux quatre coins du pays.

Sommaire des ressources

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» représente 17,9 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 19,1 % de toutes les années-personnes.

Tableau 10 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services intérieurs	1 988	35	2 104	35	1 858	34
Services internationaux	1 163	20	1 160	19	1 009	20
Contrôle de l'application	705	11	865	14	756	16
Suivi et analyse	2 014	21	2 057	21	2 115	19
Administration de l'activité	479	7	491	7	591	9
	6 349	94	6 677	96	6 329	98

Tableau 11 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	Réel	1988-1989 Budget principal	Différence
Services intérieurs	1 858	1 605	253
Services internationaux	1 009	1 078	(69)
Contrôle de l'application	756	844	(88)
Suivi et analyse	2 115	1 878	237
Administration de l'activité*	591	592	(1)
	6 329	5 997	332

* Administration de l'activité remplace Bureau du directeur général.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services intérieurs : Un aspect important du travail est le traitement des demandes et des modifications de licences ainsi que les demandes de dispenses, de permis ou d'autorisations temporaires déposées par des particuliers et des compagnies du Canada et de l'étranger. Des licences sont délivrées aux transporteurs pour l'exploitation de services intérieurs aériens, ferroviaires et maritimes en vue de protéger les intérêts du consommateur, en s'assurant que les transporteurs satisfont aux normes fédérales établies, et ceux des transporteurs licenciés, en favorisant une juste concurrence. La charge de travail dépend du nombre et de la complexité des demandes, des requêtes et des interventions reçues. L'analyse requise pour l'évaluation des demandes et des requêtes va de l'application des critères économiques et financiers à la vérification de la conformité avec les exigences de propriété et d'assurance et les normes d'exploitation et de sécurité de Transports Canada.

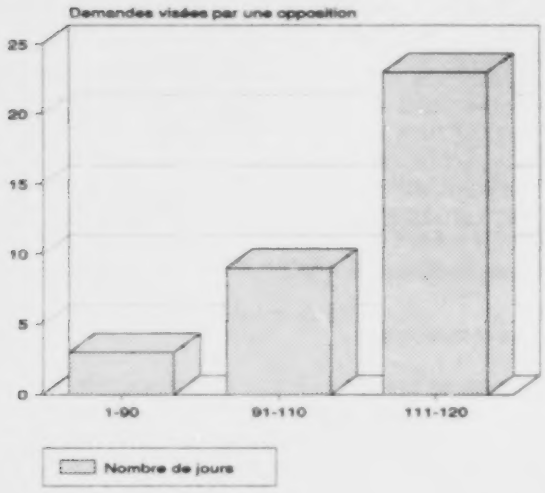
Tableau 12 : Charge de travail attribuable aux services intérieurs

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Demandes de licences de services intérieurs - Nord	270	240	293
- Sud	40	40	40
Autorisations temporaires de services aériens, dispenses, permis	60	50	7
Lettres de validation annuelle des licences	880	850	N/A
Autres questions relatives aux licences de services aériens (manquement aux conditions des licences, lettres de demande de justification, arrêtés)	1 110	960	N/A
Demandes de licences de services maritimes dans le Nord	2	4	11
Demandes d'exemption de l'application du Règlement sur le cabotage	90	90	58
Demandes de certificats de chemin de fer et avis de cession	7	4	2
Audiences	3	2	0

Outre la charge de travail indiquée dans le tableau 12, 1 638 licences de remplacement ont été délivrées à des transporteurs aériens intérieurs en 1988-1989.

Depuis avril 1989, des procédures internes ont été élaborées afin d'obtenir des statistiques concernant la période nécessaire au traitement des demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada ayant fait l'objet d'une opposition (c.-à-d. les demandes assujetties à un délai d'exécution de 120 jours selon la Loi). Le tableau 13 présente la période nécessaire au traitement de ces demandes pour le premier semestre de 1989-1990.

Tableau 13 : Demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada - Premier semestre de 1989-1990



À titre expérimental, l'Office s'est fixé un délai de 110 jours pour le traitement des demandes de licences de services aériens dans le Nord ayant fait l'objet d'une opposition. Ce délai sera examiné durant le quatrième trimestre de 1989-1990 pour en déterminer la convenance. On s'attend à ce que la mise en service d'un nouveau système informatisé relié à la délivrance des licences de services aériens et ferroviaires, probablement au cours du troisième trimestre de 1989-1990, entraînera un accroissement de l'efficacité et donc de la rapidité du traitement des demandes de licences.

L'établissement de chemins de fer sur courts parcours au Canada n'a pas connu un essor aussi rapide qu'on l'avait prévu. Le jugement de la Cour suprême du Canada sur l'appel concernant la cause de la Central Western Railway (CWR) ayant trait à l'applicabilité des lois est sur le point d'être rendu. Si la Cour suprême juge que la CWR n'est pas liée par les lois fédérales du travail, plusieurs demandes d'établissement de chemins de fer sur courts parcours seront reçues en 1990-1991.

Plusieurs vérifications sur place seront faites en 1990-1991 pour s'assurer que les voyagistes et les affréteurs protègent, en conformité avec les exigences fixées dans le Règlement sur les transports aériens, les acomptes versés par les voyageurs pour des services aériens affrétés. En outre, le travail se poursuit concernant la révision des dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives à l'assurance responsabilité civile et les changements aux dispositions régissant les services de messageries aériennes.

Services internationaux : La concurrence accrue du marché des services internationaux de transport a rendu les relations internationales en matière de réglementation des services aériens plus complètes et a augmenté la charge de travail sur le plan de la réglementation et de l'administration. Cette sous-activité comprend la délivrance de licences pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et à la demande, ainsi que d'autorisations de vols affrétés internationaux.

L'Office veille à la protection de l'intérêt public en s'assurant que les transporteurs remplissent les exigences énoncées dans les règlements et dans les accords internationaux. Il donne également des conseils d'ordre économique et réglementaire dans la négociation des accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers, et il participe à ces négociations. Les efforts de l'Office se sont traduits par d'importantes améliorations des droits de trafic des compagnies aériennes du Canada (itinéraires, capacité, indicateurs, etc.) et des services aériens internationaux offerts aux voyageurs canadiens. À titre d'administration de l'aéronautique pour le Canada, l'Office met à exécution et administre les 56 accords bilatéraux sur les services aériens qui sont en vigueur. À l'heure actuelle, plus de 1 500 transporteurs canadiens et étrangers détiennent des licences les autorisant à exploiter des services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada. Une attention toute particulière a été

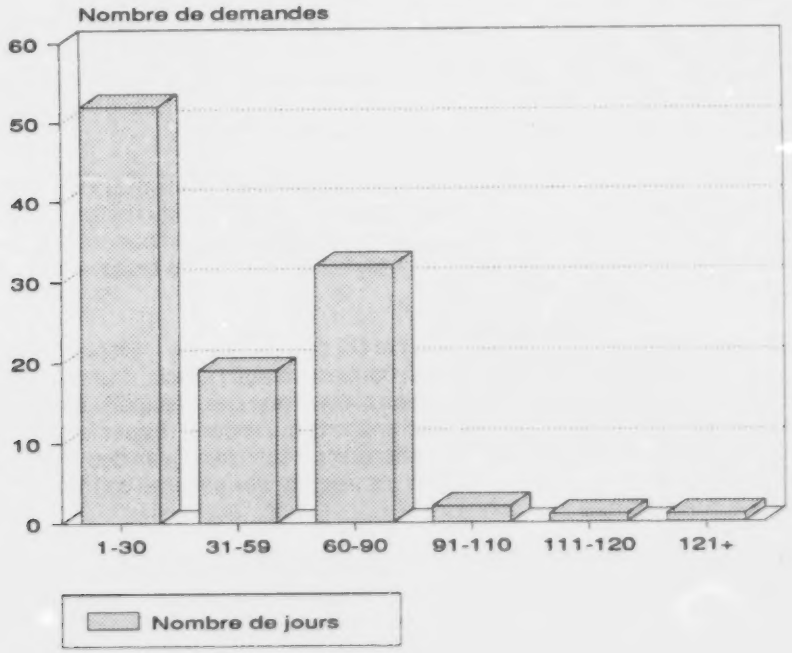
accordée en 1989-1990 aux exigences de validation des licences, surtout en ce qui concerne l'assurance responsabilité des transporteurs.

Tableau 14 : Charge de travail attribuable aux services internationaux

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Demandes de licences internationales			
- services réguliers	40	40	46
- services à la demande	230	210	223
Demandes d'autorisations de vols affrétés	3 950	3 590	3 229
Demandes d'autorisations temporaires, de dispenses et d'exemptions	730	670	621
Validation des licences internationales, sauf celles de la classe 9-4 de transporteurs canadiens	1 320	1 200	N/A
Discussions et consultations bilatérales	18-20	18	19
Réunions et conférences internationales (participation)	6	8	14

Outre la charge de travail donnée dans le tableau 14, 1 376 licences de remplacement ont été délivrées à des transporteurs en 1988-1989.

Tableau 15 : Période nécessaire au traitement des demandes de licences internationales réglées durant le premier semestre de 1989-1990



Contrôle de l'application : Des ressources sont nécessaires pour enquêter sur les présumées infractions aux dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et de ses règlements d'application ainsi que sur les manquements aux conditions de délivrance des licences par l'Office. L'Office s'occupe aussi d'imposer les sanctions administratives concernant les infractions à la Loi et aux règlements connexes et, s'il y a lieu, d'instituer des poursuites avec la GRC et le ministère de la Justice. Il renseigne l'industrie, le grand public, les autres organismes de contrôle de l'application et les autres paliers de gouvernement sur les dispositions de la LTN 1987.

Tableau 16 : Charge de travail attribuable au contrôle de l'application

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Cas renvoyés à la GRC	**125**	100	94
Sanctions administratives	**150**	50	65
Avertissements	**10**	10	10
Plaintes non fondées (après enquête)	**30**	30	23
Séances d'information	**20**	10	70
Demandes de renseignements du public et de l'industrie	**7 000**	6 500	4 308

L'augmentation du nombre de demandes de renseignements prévu pour 1989-1990 et inscrit dans le budget des dépenses 1990-1991 correspond au nombre reçu au cours du premier semestre de 1989-1990. Le nombre élevé de sanctions administratives prévues repose sur l'hypothèse que le nouveau Règlement sur les textes désignés entrera en vigueur en 1990-1991. Ce règlement désigne certains règlements, arrêtés et conditions de délivrance de licences auxquels une dérogation est une infraction punissable suivant les articles 6.7 à 7.2 de la Loi sur l'aéronautique.

Ce règlement permettra à l'Office d'imposer une peine pécuniaire. En 1990-1991, le contrôle de l'application changera afin de tenir compte du mandat intermodal de l'Office. On mettra l'accent sur le choix de cibles à risque élevé pour fins d'enquête.

La priorité sera accordée à la préparation et à la mise en application du Règlement sur les textes désignés, ainsi qu'aux préparatifs en vue de la mise en vigueur du règlement proposé concernant le transport des personnes handicapées. Le processus comportera des consultations et des séances d'information avec les représentants de l'industrie et de tous les paliers de gouvernement.

Analyse et suivi de l'industrie : L'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux précise la nature et la portée de l'examen annuel dont est chargé l'Office. Cet examen est crucial pour apprécier l'incidence de la nouvelle législation canadienne des transports et pour formuler une nouvelle politique gouvernementale sur les transports ou, encore, réviser la politique en vigueur. Des ressources sont nécessaires pour assurer un suivi minutieux des répercussions du nouveau régime législatif sur les transporteurs et les usagers des services de transport, tant à l'échelle nationale que régionale.

En 1988-1989, l'Office a mis sur pied un programme de suivi de la législation des transports, lequel a permis de connaître les besoins et les sources d'information, de préparer des sondages (8 ont été menés en 1988-1989), de recueillir des données et de les analyser. La réponse aux sondages de 1988 a été bonne et étendue. Par étendue on entend une représentation de toutes les régions, de transporteurs et d'usagers du réseau de transport d'importance diverse et de tous les genres de services de transport. En mai 1989, le rapport du premier examen de l'Office a été remis au ministre pour être ensuite présenté au Parlement. Au cours de 1989-1990, on a amélioré la méthode de suivi et l'on a continué à recueillir des

données, à entretenir des rapports avec l'industrie, à augmenter le nombre de sources de données afin d'étendre la portée de l'examen et à répondre aux demandes de renseignements découlant de l'examen de 1988.

Tableau 17 : Réponses aux questionnaires

	Expédiés	Renvoyés	Taux de réponse
Enquêtes auprès des expéditeurs	2 841	593	21 %
Enquêtes auprès des transitaires	217	72	20 %
Enquêtes auprès des utilisateurs des services d'approvisionnement par eau dans le Nord	82	45	55 %
Enquêtes auprès de la Commercial Travellers Association (déplacements par avion)	3 629	1 250	35 %
Enquêtes sur les déplacements par avion auprès de l'Alliance Canadian Travel Association	1 743	531	31 %
Enquêtes sur les déplacements par avion auprès des localités du Nord	399	88	20 %
Enquêtes auprès des conférences maritimes	34	27	79 %
Entrevues faites avec des entreprises de camionnage	107		

Bien que les enquêtes soient un élément important du processus d'examen, elles ont été et continueront de n'être que l'une des sources d'information utilisées pour les examens. D'autres sources diverses reliées à des sujets tels que les activités des transporteurs ett leur rendement financier, les niveaux de service, les volumes et les habitudes de trafic ont ausssi été examinées et analysées. L'une des grandes difficultés de l'analyse est de distinguer l'incidence de la réforme de la réglementation des transports des autres facteurs tels que le remdement de l'économie (intérieure et extérieure), les relations de travail dans tous les secteurs, les autres programmes et politiques du gouvernement (provincial et fédéral) et l'impôt.

C. Règlement des différends

Objectif

Veiller à ce que les transporteurs n'imposent pas de prix ou de conditions qui nuisent de façon abusive ou déraisonnable au transport des marchandises, à la mobilité du public (y compris celle des personnes handicapées), au développement industriel et au commerce, par le règlement expéditif et peu coûteux des différends entre les expéditeurs, les voyageurs, les transporteurs et les autres parties intéressées, en conformité avec les lois pertinentes, et, s'il y a lieu, par une intervention et une réglementation.

Description

La fonction «Règlement des différends» comprend le règlement des différends et le traitement des plaintes et des demandes faites par des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et d'autres parties, au moyen d'enquêtes officieuses et officielles, de la médiation et de l'arbitrage; les enquêtes, par suite d'une plainte, sur les projets d'acquisition et de fusion touchant des entreprises canadiennes de transport; le dépôt de contrats confidentiels; l'examen et le dépôt des divers tarifs et des documents connexes exigés aux termes de diverses lois et divers règlements du gouvernement fédéral; la réglementation et la tenue d'enquêtes sur des questions relatives au transport des personnes handicapées.

La Direction générale compte 97 employés au siège de l'Office et elle fournit une direction fonctionnelle aux employés des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects régionaux de ses activités.

Sommaire des ressources

La fonction «Règlement des différends» représente 20,2 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,9 % si les paiements de transfert sont inclus. Elle mobilise 21,2 % de toutes les années-personnes.

Tableau 18 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer	2 217	34	1 933	31	1 899	30
Infrastructure ferroviaire	940	14	956	15	224	4
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	2 113	33	2 036	32	1 751	28
Fusions et acquisitions	135	2	134	2	120	2
Médiation et arbitrage	551	7	929	14	868	16
Services de transport pour les personnes handicapées	807	9	721	10	359	5
Administration de l'activité	384	5	452	6	590	6
	7 147	104	7 161	110	5 811	91

Tableau 19 : Résultats financiers en 1988-1989

(en milliers de dollars)	Réel	1988-89 Budget principal	Différence
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer	1 899	2 068	(169)
Infrastructure ferroviaire*	224	243	(19)
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	1 751	2 051	(300)
Fusions et acquisitions	120	179	(59)
Médiation et arbitrage	868	1 587	(719)
Services de transport pour les personnes handicapées	359	291	68
Administration de l'activité*	590	246	344
	5 811	6 665	854

* Création d'une nouvelle sous-activité, celle de l'infrastructure ferroviaire. Administration de l'activité remplace le Bureau du directeur général.

Explication de la différence : Les ressources ont été sous-utilisées, cette sous activité ayant mis plus de temps que prévu à compléter leurs activités de dotation.

Données sur le rendement et justification des ressources

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer : Des ressources sont nécessaires pour traiter les plaintes, les demandes et les avis de différends déposés par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs relativement aux prix, aux services et à d'autres aspects des activités de transport ferroviaire réglementées. Pour les besoins des rapports, le travail est subdivisé en quatre grands domaines, à savoir : les plaintes et les demandes relatives aux dispositions de la LTN 1987, concernant l'accès concurrentiel qui visent à élargir le bassin de services ferroviaires auxquels les expéditeurs peuvent faire appel pour le transport de leurs produits vers les marchés; les enquêtes au sujet de plaintes et de demandes concernant l'intérêt public et la qualité des services de voyageurs et de marchandises; les projets particuliers réalisés sur demande du ministre ou de la direction et les projets spécifiques, tels que la récente enquête sur les prix de VIA ou les requêtes du ministre; et, enfin, le dépôt des contrats et des tarifs, entre autres des tarifs exigés par la loi, ainsi que l'administration des questions relatives aux contrats confidentiels négociés entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. D'après les sondages effectués auprès des expéditeurs qui utilisent le chemin de fer, la négociation de contrats confidentiels a été un facteur clé dans l'obtention de prix concurrentiels.

La charge de travail et les indicateurs de rendement reposent sur le nombre et la nature des cas et sur le nombre de demandes traitées dans les délais fixés par la loi ou en temps voulu. Les décisions assujetties à un délai fixé par la loi ont toutes été rendues dans le délai voulu, soit entre 45 et 120 jours.

Tableau 20 : Charge de travail attribuable à l'activité

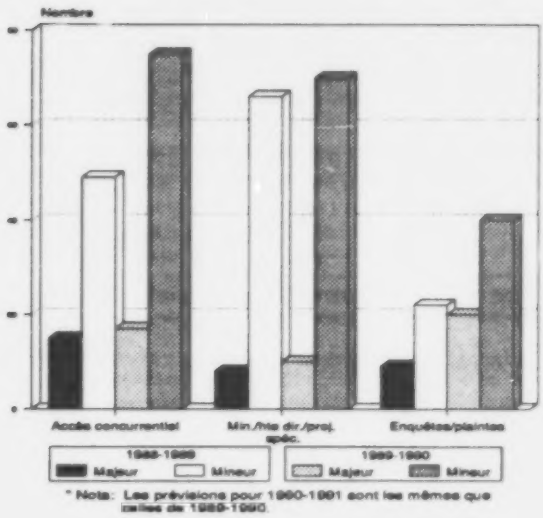
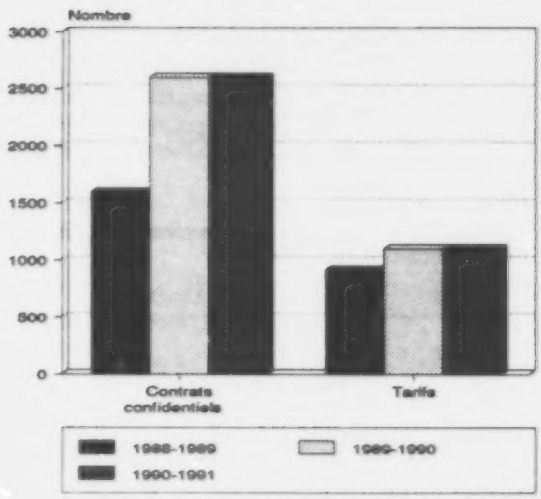


Tableau 21 : Tarifs et contrats déposés



Certains facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la charge de travail sont :

- advenant une récession économique, l'augmentation du nombre d'expéditeurs demandant l'appui de l'Office pour la solution de leurs problèmes de transport;
- une augmentation des plaintes des usagers concernant le service, advenant les abandons accrus d'embranchements;
- l'annonce du gouvernement concernant les services de VIA Rail Canada Inc. pourrait susciter un grand nombre de plaintes du public à l'Office.

Infrastructure ferroviaire : Des ressources sont nécessaires pour : l'analyse et le règlement des demandes présentées, d'une part, par les administrations routières ou les chemins de fer relativement à la construction ou à la modification de passages à niveau et, d'autre part, par les chemins de fer concernant la construction ou la modification de voies ferrées ou d'autres ouvrages ferroviaires; le règlement des différends entre les parties concernées ayant trait aux besoins ferroviaires, les aspects d'intérêt public, la répartition des coûts et d'autres points; le contrôle de l'application des lois et des règlements en vigueur. Ces tâches découlent de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi de 1987 sur les transports nationaux; elles visent à assurer la protection de l'intérêt public, la répartition équitable des coûts des ouvrages ferroviaires et l'amélioration de l'efficacité des composantes ferroviaire et routière du réseau de transport. Le travail, de complexité diverse, nécessite des compétences en génie à cause des éléments techniques de conception des structures que renferment les demandes; il suppose souvent une visite sur place comme complément de l'analyse des documents fournis.

Le volume et la nature du travail varient selon les pressions extérieures. Une augmentation du nombre et de la complexité des demandes est prévue à cause des facteurs suivants :

- l'urbanisation croissante fera croître la demande pour de nouveaux passages à niveau et la remise à neuf des passages existants;

- les décisions du ministre des Transports au sujet des subventions du gouvernement fédéral pour les sauts-de-moutons; une augmentation du financement susciterait de nouveaux projets et, donc, un accroissement du nombre de demandes, tandis qu'une baisse verrait un plus grand nombre de différends de grande complexité;

- la préoccupation croissante des répercussions sur l'environnement pourrait apporter un surplus de responsabilités à l'Office.

Tableau 22 : Infrastructure ferroviaire et résultats

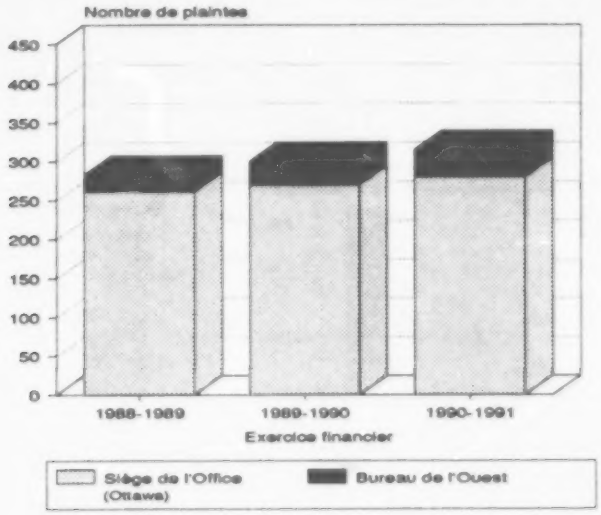
	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1988-1989	Réel 1989-1990
Demandes reçues et traitées	400	360	66
Demandes réglées	400	360	2
Plaintes et requêtes reçues	200	200	50
Plaintes et requêtes réglées	200	200	50
Demandes transitoires reçues	–	607	200
Demandes transitoires réglées	–	631	176

* À la suite de la promulgation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le 1er janvier 1989, la sous-activité «Infrastructure ferroviaire» a été confiée à la Direction générale du règlement des différends. Par conséquent, les résultats mesurés portent strictement sur le dernier trimestre de 1988-1989. La charge de travail initiale comprenait le traitement de 807 demandes restantes relevant de l'activité «Sécurité ferroviaire» de l'Office.

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes : Des ressources sont nécessaires pour enquêter sur les plaintes, les demandes et les avis relatifs au transport, aérien et maritime et y donner suite avec rapidité, conformément aux lois pertinentes, afin de veiller aux intérêts des expéditeurs et des voyageurs canadiens. Des ressources sont requises pour l'administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987), qui soustrait les conférences maritimes aux dispositions de la Loi sur la concurrence, et pour l'examen des tarifs déposés par les transporteurs maritimes du Nord afin d'assurer que les prix de transport sont justes et raisonnables.

Les plaintes officielles concernant des aspects d'intérêt public reliés aux modes de transport aérien et maritime, par exemple une plainte contre une majoration tarifaire de quatre pour cent demandée par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA), sont déposées sous le régime de la LTN 1987 et doivent faire l'objet d'une décision dans un délai de 120 jours. Cinq plaintes officielles ont été traitées en 1988-1989; les prévisions pour 1989-1990 et 1990-1991 fixent respectivement à cinq, cinq et huit le nombre de plaintes officielles. En moyenne, il a fallu 112 jours à l'Office pour régler une plainte officielle en 1988-1989. Les plaintes sans formalité au sujet de divers aspects du service fourni par les transporteurs aériens (voir le tableau 23) sont nombreuses. Cette sous-activité devrait prendre de l'ampleur au cours des années à venir, le trafic aérien continuant d'augmenter.

Tableau 23 : Les plaintes sans formalité qui ont été traitées.



En ce qui concerne l'administration de la LDCM 1987, le nombre d'accords (35) et de questions (10) examinés devrait demeurer constant en 1990-1991. Selon les prévisions, quelque 39 000 pages de tarifs de transport maritime seront déposées à l'Office en 1990-1991, ce qui marque une augmentation de 37 210 par rapport aux 35 000 déposées en 1989-1990 et 1988-1989. L'Examen annuel de 1988 a révélé un manque de connaissances généralisées des détails de la législation. Pour remédier à ce problème, un document d'information sur les dispositions législatives a été publié.

Environ 15 rajustements de taux (le même nombre que l'année précédente) apportés par les transporteurs maritimes du Nord devraient être examinés en 1990-1991.

L'Office est responsable de la mise en application des lois canadiennes et des accords de transport aérien passés entre le Canada et les pays étrangers du point de vue des tarifs et des indicateurs de services aériens internationaux, afin de protéger les intérêts des voyageurs et des transporteurs du Canada. Des ressources sont requises pour l'examen des tarifs internationaux des compagnies aériennes canadiennes et étrangères (voir le tableau 24) et pour le traitement des demandes de dérogation aux exigences de dépôt qui visent l'établissement de tarifs adaptés au marché ou de prix nouveaux pour le public (tableau 25). Dans 96 % des cas, les tarifs déposés sont traités dans les sept jours suivant leur réception et, dans 95 % des cas, les demandes de dérogation aux exigences de dépôt sont acceptées dans les trois jours suivant leur réception. Pour demeurer compétitive, l'industrie a besoin de délais de réponse encore plus brefs; c'est pourquoi l'Office, en collaboration avec les États-Unis et le Royaume-Uni, met à l'essai un système de dépôt électronique des tarifs.

Tableau 24 : Pages de tarifs internationaux

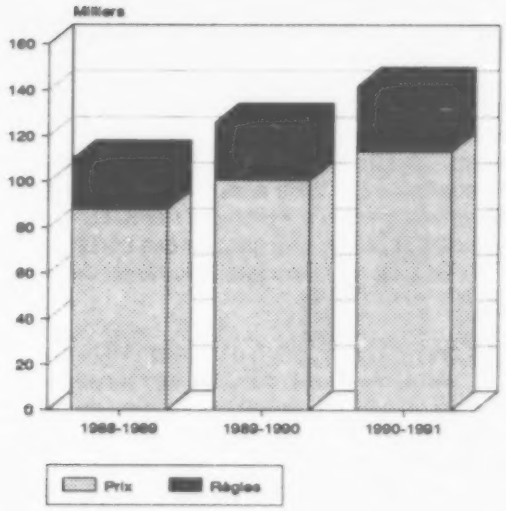
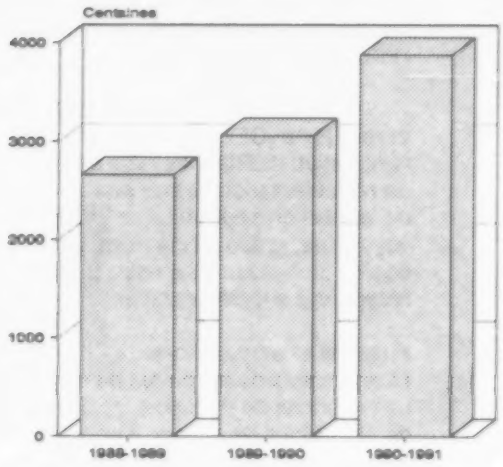
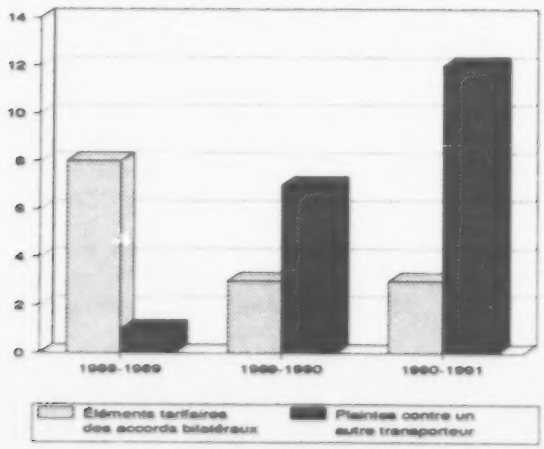


Tableau 25 : Demandes de permissions spéciales



Comme le montre le tableau 26, l'Office a vu une augmentation des différends de nature tarifaire avec les administrations étrangères dont les régimes tarifaires sont plus restrictifs. Cette tendance s'accentuera vraisemblablement à court terme, jusqu'à ce que de nouveaux accords de transport aérien fixent des régimes tarifaires plus souples. En 1989-1990, l'Office espère conclure des rencontres tenues avec trois administrations étrangères en vue de réduire l'intervention gouvernementale dans les questions de tarifs. Les difficultés actuelles ont longuement privé les Canadiens de bas tarifs, pendant que l'on s'efforçait de régler les problèmes, et ont également frustré les projets commerciaux des transporteurs canadiens.

Tableau 26 : Décisions de l'Office au sujet de plaintes contre un autre transporteur ou d'éléments tarifaires des accords bilatéraux de services aériens



L'Office se prononce sur les questions tarifaires touchant le Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et il suit les événements de l'Association du transport aérien international (IATA) qui touchent les intérêts des Canadiens. Dernièrement, l'Office a imposé des conditions à certaines nouvelles résolutions de cet organisme, afin de s'assurer que les voyageurs canadiens ne paient pas plus que les passagers régionaux pour leurs déplacements à l'étranger.

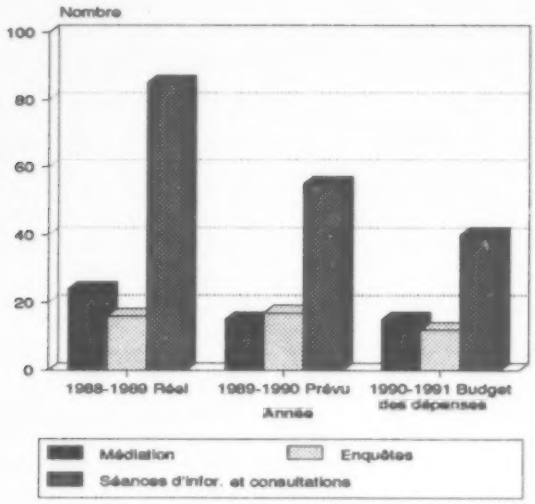
L'Office a rencontré les États-Unis d'Amérique (É.-U.) et la Communauté économique européenne (CEE) au sujet de la réglementation des tarifs et des systèmes informatisés de réservation (SIR). Il travaille de concert avec Transports Canada à la formulation d'une politique de réglementation de ces systèmes au Canada. Éventuellement, l'Office aura la responsabilité de la mise en application de cette politique et des règlements destinés à protéger l'intérêt des voyageurs, grâce à l'obtention de renseignements objectifs et précis, et à garantir des conditions égales de concurrence entre les transporteurs aériens. Cette fonction pourrait nécessiter des ressources supplémentaires.

Fusions et acquisitions : L'Office publie des avis des projets d'acquisition d'intérêts (10 % ou plus des actions avec droit de vote ou presque tous les éléments d'actif) dans les entreprises canadiennes de transport, de compétence fédérale, ayant un actif ou un chiffre d'affaires de plus de 10 millions de dollars. Il enquête sur un projet d'acquisition lorsque est déposée une opposition selon laquelle l'acquisition projetée nuit à l'intérêt public. En 1988-1989, l'Office a enquêté sur le projet d'acquisition de Wardair Inc. par la PWA Corporation et ne l'a pas refusé.

En 1988-1989, l'Office a publié 11 avis de projet d'acquisition de transporteurs routiers et quatre avis de projet d'acquisition de transporteurs aériens. Il prévoit en publier 15 en 1989-1990 et 1990-1991 respectivement. En moyenne, il lui a fallu 42 jours pour traiter ces avis en 1988-1989 et 40 jours en 1989-1990.

Médiation et arbitrage : Sur notification des parties, l'Office fournit aux expéditeurs ou aux transporteurs des services de médiation ou d'arbitrage des différends. Cette façon de procéder accélère le règlement des différends et la conclusion d'ententes entre les parties, évitant ainsi de recourir à la procédure officielle de demande et de plainte. Des séances d'information et de consultation ont lieu avec l'industrie et les groupes de transporteurs pour aider les parties à comprendre et à utiliser les nouvelles dispositions législatives. Des enquêtes et des études spéciales sont menées à la demande du ministre ou des dirigeants de l'Office. Les grandes études de ce genre faites en 1988-1989 comprennent: un examen approfondi des ordonnances générales de la Commission canadienne des transports concernant la responsabilité et la rédaction d'un projet de règlement sur la responsabilité des transporteurs et des expéditeurs, la détermination d'un réseau ferroviaire de base et l'examen des paiements versés par l'Office aux compagnies de chemin de fer et aux producteurs céréaliers sous le régime de la LTGO.

Tableau 27 : Charge de travail attribuable à la médiation



La demande pour les services de médiation et d'arbitrage n'a pas atteint le niveau prévu pour deux grandes raisons :

- les contrats confidentiels entre compagnies de chemin de fer et expéditeurs ont atténué les frictions et créé un climat propice à la négociation;

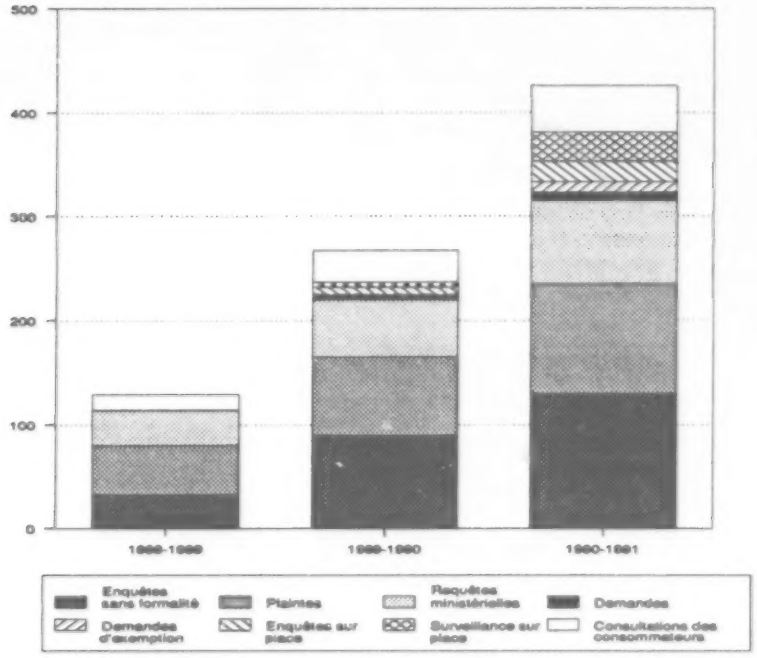
- grâce aux efforts déployés par l'Office pour enseigner la prévention des litiges, par exemple les séances d'information et les consultations avec les expéditeurs et les transporteurs, les expéditeurs étaient mieux renseignés pour mener leurs négociations avec les transporteurs.

Services de transport pour les personnes handicapées : En 1989-1990, l'Office a poursuivi l'étude de deux projets de règlements portant respectivement sur les conditions applicables au transport aérien intérieur des personnes handicapées et sur les tarifs de transport aérien intérieur des accompagnateurs des personnes handicapées. Pour faciliter la coordination des activités et éviter les conflits de compétence, l'Office a tenu, avec la Commission canadienne des droits de la personne, des consultations qui ont abouti à un accord délimitant les responsabilités de chacune des parties en matière de services de transport offerts aux personnes handicapées. L'Office a aussi mis sur pied un comité consultatif spécial formé de représentants du gouvernement fédéral, des fournisseurs de services de transport et des personnes handicapées, pour faciliter la formulation de critères d'accessibilité applicables au matériel utilisé dans les modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. Les résultats du sondage national mené en 1988-1989 auprès des consommateurs handicapés ont été rendus publics et, en 1989-1990, un sondage a été produit et mené auprès des transporteurs pour recueillir de l'information sur la nature et le type des services de transport fournis aux voyageurs handicapés.

L'Office se penche sur les répercussions possibles des coupures des services de VIA Rail sur les personnes handicapées, et il procède à une analyse des aéroports régionaux et des petits aéronefs de navette qu'empruntent les voyageurs handicapés.

Les plaintes et les demandes d'enquête faites à l'Office au sujet du transport des personnes handicapées sont à la hausse; cette tendance se maintiendra étant donné la modification apportée à la Loi en 1988, la sensibilisation au mandat de l'Office, la promulgation éventuelle de règlements et de critères d'accessibilité, l'utilisation croissante des aéronefs de navette, les coupures des services de VIA Rail et le vieillissement de la population canadienne.

Tableau 28 : Charge de travail



Plaintes par mode en 1988-1989

Avion	33
Chemin de fer	9
Bateau	2
Autocar	3

L'Office compte promulguer en 1990-1991 le règlement sur les conditions du transport aérien intérieur des personnes handicapées et régler la question des tarifs de transport aérien des accompagnateurs des voyageurs handicapés. Un règlement sera proposé à l'égard de l'accessibilité des terminaux de compétence fédérale. L'Office mènera un deuxième sondage national auprès des personnes handicapées, y compris les consommateurs, les associations et les organismes axés sur les personnes handicapées.

D. Gestion et administration

Objectif

Donner une orientation d'ensemble à l'Office national des transports, instaurer et mettre en application des pratiques de gestion centralisées et des services administratifs à l'appui des attributions de l'Office.

Description

L'activité «Gestion et administration» comprend les sous-activités suivantes : les fonctions des membres, de l'exécutif et de la haute direction ainsi que les services administratifs et juridiques nécessaires aux activités de réglementation de l'Office.

Sommaire des ressources

L'activité «Gestion et administration» représente 40,4 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,8 % quand les paiements de transfert y sont inclus. Elle mobilise 37,1 % de toutes les années-personnes.

Tableau 29 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991		Prévu 1989-1990		Réel 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Membres et soutien de la réglementation	5 995	70	5 098	68	5 454	69
Administration centrale	8 323	124	9 142	132	7 690	131
	14 318	194	14 240	200	13 144	200

Tableau 30 : Résultats financiers en 1988-1989

(milliers de dollars)	Réel	1988-89 Budget principal	Différence
Membres et soutien de la réglementation	5 454	4 956	498
Administration centrale	7 690	6 428	1 262
	13 144	11 384	1 760

Explication de la différence : Les dépenses ont dépassé le montant prévu dans le Budget des dépenses à cause des frais imprévus de mise en place et de transition.

Données sur le rendement et justification des ressources

Membres et soutien de la réglementation : Cette sous-activité comprend les membres ainsi que les activités juridiques et administratives qui servent au soutien des attributions de l'Office en matière de réglementation. Suivant la loi, l'Office se compose d'au plus neuf membres, y compris le président et le vice-président, et d'au plus six membres temporaires. Les membres ont pour tâche de faire enquête sur les demandes, les plaintes, les différends et les autres questions dont est saisi l'Office, de prendre des arrêtés et des décisions ou de produire des rapports basés sur leurs conclusions. Pour donner à l'Office une plus grande visibilité au pays, des membres ont été

mutés dans les bureaux régionaux de l'Office à Moncton, à Montréal et à Saskatoon en 1988-1989. Un membre a été détaché au bureau de Thunder Bay en 1989-1990 et, en 1990-1991, l'Office a l'intention de nommer des membres résidants pour les nouveaux bureaux régionaux de la Colombie-Britannique et du Nord canadien.

La sous-activité «Soutien de la réglementation» comprend la Direction générale des services juridiques et le Secrétariat. Les Services juridiques prodiguent des opinions, des conseils et des observations de nature juridique aux membres et au personnel de l'Office. Ils revoient des lettres, des télex, des avis et des rapports pour en vérifier le contenu juridique et rédigent de tels documents; en outre, ils représentent l'Office devant les tribunaux et aux audiences publiques.

Le Secrétariat est responsable entre autres choses de la coordination et de la consignation des instances de l'Office, de la rédaction des arrêtés et des décisions, de la revue des rapports publiés par l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, de la coordination de la correspondance ministérielle et officielle, du traitement des demandes de révision des décisions ou des arrêtés de l'Office, de l'organisation des audiences publiques et de la réponse aux demandes de renseignements du grand public. En 1990-1991, un répertoire informatisé des décisions et des arrêtés de l'Office sera mis en service; il facilitera la recherche documentaire et favorisera l'application uniforme de la loi.

Tableau 31 : Charge de travail

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Décisions et arrêtés*	**3 500**	3 650	3 505
Audiences publiques	**12**	9	12
Règlements	**25**	30	47
Correspondance et notes d'information	**1 050**	1 050	1 146

* Auparavant, les chiffres ne tenaient pas compte des décisions sous forme de lettres.

Administration centrale : Cette sous-activité comprend le Bureau du directeur exécutif, les directions générales de l'Administration centrale et des Ressources humaines et les fonctions de gestion et d'administration exécutées dans les bureaux régionaux de l'Office. Administrateur en chef de l'Office, le directeur exécutif rend compte au président de la gestion efficace, judicieuse et économique de tous les aspects du fonctionnement de l'Office. La Direction générale de l'administration centrale appuie l'Office dans ses attributions en lui fournissant une vaste gamme de services de gestion et d'administration tant au siège de l'Office que dans les bureaux régionaux.

Initialement, la sous-activité était axée sur le parachèvement de l'organisation et de la dotation de l'Office, de la mise en place des processus de gestion et de la formulation des politiques administratives. Au nombre des principales réalisations figurent la mise en place d'un système de gestion de projet pour fournir des moyens de suivre l'avancement des travaux et des affaires dont est saisi l'Office et d'en faire rapport, pour s'assurer que les attributions sont menées à bien en temps voulu et dans les délais fixés par la loi, de la formulation et de la mise en application d'une politique sur les communications et de la prestation de cours de formation en communication à des employés désignés, de l'approbation et de l'application d'une politique et d'un cycle de vérification interne conformes aux exigences du Conseil du Trésor, et de la mise en œuvre d'un cycle de planification stratégique et opérationnelle et de budgétisation intégré et détaillé, qui sera perfectionné en 1990-1991.

En 1990-1991, on procédera dans tout l'Office à la mise en œuvre de grands systèmes informatisés qui favoriseront l'efficacité des programmes et amélioreront le contrôle financier. D'autres projets de conception de systèmes seront entrepris dans le cadre du plan quinquennal d'informatisation de l'Office.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports

1. Besoins financiers par article

Tableau 32 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Personnel			
Traitements et salaires	**24 461**	25 885	28 582
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**3 791**	3 967	4 829
Autres frais touchant le personnel	**42**	72	88
	28 294	29 924	33 499
Biens et services			
Transports et communications	**2 778**	2 628	3 123
Information	**559**	529	495
Services professionnels et spéciaux	**1 845**	2 005	2 117
Location	**157**	148	177
Achat de services de réparation et d'entretien	**589**	340	484
Services publics, fournitures et approvisionnements	**723**	685	846
Autres subventions et paiements	**8**	8	14
	6 659	6 343	7 256
Total des dépenses de fonctionnement	**34 953**	36 267	40 755
Capital	**487**	1 237	953
Paiements de transfert	**768 589**	738 045	945 671
	804 029	775 549	987,379

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de l'Office national des transports représentent 79,9 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme, à l'exclusion des paiements de transfert. Les tableaux 33 et 34 donnent un aperçu des besoins en personnel du Programme.

Tableau 33 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989
Subventions au transport	**111**	106	116
Entrée sur le marché et analyse du marché	**94**	96	98
Règlement des différends	**104**	110	91
Sécurité ferroviaire	**–**	–	124
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc	**–**	29	12
Gestion et administration	**194**	200	200
	503	541	641

Tableau 34 : Détail des besoins en personnel

	Années-personnes* contrôlées				
	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Échelle des traitements actuelle	1990-1991 Provision pour le traitement annuel moyen
Gestion					
Gestion	25	26	33	59 000 – 132 700	77 322
Scientifique et professionnelle					
Vérification	21	19	18	32 553 – 73 398	48 730
Économique, sociologie et statistique	48	49	49	16 751 – 75 800	54 708
Génie et arpentage	6	5	29	27 613 – 74 810	55 052
Droit	11	12	12	27 600 – 120 100	58 682
Réglementation scientifique			3	17 378 – 61 231	
Autres	2	2	3		
Administration et service extérieur					
Services administratifs	50	54	48	16 702 – 69 615	40 721
Commerce	45	37	34	17 334 – 71 535	53 385
Gestion de l'informatique	14	13	11	22 310 – 73 032	41 292
Gestion des finances	20	15	17	16 200 – 63 422	54 838
Services d'information	6	6	6	16 567 – 64 300	46 117
Gestion du personnel	9	9	11	15 669 – 64 315	43 220
Administration des programmes	77	82	89	16 702 – 69 615	42 325
Autres	1	1			
Technique					
Soutien technique et scientifique			17	17 131 – 62 057	
Techniciens divers	6	6	4	15 415 – 67 933	34 325
Soutien des sciences sociales	27	30	18	15 415 – 70 474	36 608
Inspection technique		15	47	15 415 – 70 384	
Autres			1		
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	83	97	115	15 778 – 38 728	25 964
Secrétariat, sténographie et dactylographie	39	49	64	15 637 – 38 975	27 184
Autres	1	2	2		
	491	529	631		

	Autres années-personnes*				
	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Échelle des traitements actuelle	1990-91 Provision pour le traitement annuel moyen
Cadres supérieurs	12	12	10	42 500 – 158 800	137 288

- **L'expression années-personnes** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

  Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes autorisées.

  Les «autres» années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Nota : Les colonnes concernant des années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuels indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1989. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calculs peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Paiements de transfert

L'Office national des transports est responsable de l'administration de divers paiements de transfert effectués à titre de contributions et de paiements législatifs, comme l'illustre le tableau 35.

Tableau 35 : Détail des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Contributions				
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes				
- paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit :				
Chemins de fer nationaux du Canada	**13 216**	12 506	12 192	11 400
Chemin de fer du Canada et du golf	**208**	200	120	158
Canadien Pacifique Limitée	**705**	678	469	864
Dominion Atlantic Railway	**48**	46	68	246
Chemin de fer Quebec Central	**1**	1		
Canadien Pacifique Express			57	394
	14 178	13 431	12 906	13 062
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer				
- contribution au coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau publics			3 002	12 298
Total des contributions votées	**14 178**	**13 431**	**15 908**	**25 360**
Paiements législatifs				
Paiements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest vers des ports de la côte ouest et les ports de Churchill et de Thunder Bay				
Chemins de fer nationaux du Canada	**329 247**	326 799	395 452	463 323
Canadien Pacifique Limitée	**299 833**	239 341	379 762	475 187
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	**4 120**	3 960	2 125	2 724
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**633 200**	**570 100**	**777 339**	**941 234**

Tableau 35 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-1991	Prévu 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Paiements aux compagnies de chemin de fer et de transport de montants établis selon les dispositions des articles 261, 262, 270 et 281 de la Loi sur les chemins de fer				
Embranchements non rentables				
Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public.				
Embranchements non protégés (article 261)				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	3 768	3 583	8 463
Canadien Pacifique Limitée	–	1 348	105	6 383
	–	5 116	3 688	14 846
Embranchements protégés (article 262)				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	6 968	3 011	7 339
Canadien Pacifique Limitée	–	430	895	1 739
	–	7 398	3 906	9 078
Services de voyageurs (article 270) (autres que VIA Rail). Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour 80 % des pertes subies dans l'exploitation de services de voyageurs qu'elles sont tenues d'offrir pour des motifs d'intérêt public.				
Chemins de fer nationaux du Canada	**2 800**	3 603	4 598	2 261
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	**4 200**	3 977	3 790	3 865
	7 000	7 580	8 388	6 126
Tarifs de transport du grain et de la farine vers l'Est (article 281). Les coûts du transport ferroviaire, vers des ports canadiens de l'Est, du grain et de la farine destinés à l'exportation.				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	18 648	31 132	31 158
Canadien Pacifique Limitée	–	7 687	9 276	4 841
	–	26 335	40 408	35 999
Total de tous les articles:				
Chemins de fer nationaux du Canada	**2 800**	32 987	42 324	49 221
Canadien Pacifique Limitée	–	9 465	10 276	12 963
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	**4 200**	3 977	3 790	3 865
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**7 000**	**46 429**	**56 390**	**66 049**

Tableau 35 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-91	Prévu 1989-90	Réel 1988-89	Réel 1987-88
Paiements versés aux compagnies maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique				
Transport vers l'Ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises depuis les Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des destinations au Canada situées à l'ouest de ces régions.				
Les paiements sont versés aux :				
- transporteurs routiers (toutes marchandises)	**23 685**	23 069	21 479	22 187
- transporteurs routiers (marchandises désignées)	**8 464**	8 071	7 511	7 741
- compagnies de chemin de fer (marchandises désignées)	**5 145**	6 549	4 047	4 195
	37 294	37 689	33 037	34 123
Transport intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises désignées en provenance et à destination de points situés à l'intérieur des Maritimes et de la Gaspésie. Paiements répartis par mode de transport :				
- camion	**39 769**	39 969	37 217	37 567
- chemin de fer	**7 700**	9 947	7 524	6 714
- bateau	**688**	658	606	611
	48 157	50 574	45 347	44 892
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**85 451**	**88 263**	**78 384**	**79 015**

Tableau 35 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1990-91	Prévu 1989-90	Réel 1988-89	Réel 1987-88
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public (article 178).				
Chemins de fer nationaux du Canada	**22 850**	14 373	12 336	1 447
Canadien Pacifique Limitée	**5 910**	5 449	5 314	370
Total des paiments versés en vertu de la LTN 1987	**28 760**	19 822	17 650	1 817
Total des subventions législatives	**754 411**	**724 614**	**929 763**	**1 088 115**
Total des paiements de transfert	**768 589**	**738 045**	**945 671**	**1 113 475**

4. Coût net du Programme

Tableau 36 : Coût net du Programme pour l'année 1990-1991

(en milliers de dollars)	1990-91			1989-90
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de l'Office national des transports	804 029	4 254	808 283	689 881

Coût net du Programme : Le Budget des dépenses de 1990-1991 de l'ONT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi tenir compte des services assurés sans frais par d'autres ministères, comme les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (3 305 000 $) et les services dispensés par Approvisionnements et Services (53 000 $), le Conseil du Trésor (893 000 $) et le ministère du Travail (3 000 $).

B. Renseignements supplémentaires

1. Lois fédérales appliquées par l'ONT ou qui lui confèrent des attributions

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi de 1987 sur les transports nationaux
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
Loi sur le pilotage
Loi sur le transport du grain de l'Ouest
Loi sur les chemins de fer
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur l'Office national de l'énergie

Loi sur l'accès à l'information
Loi sur l'aéronautique
Loi sur l'impôt sur le revenu
Loi sur le transport par véhicule à moteur
Loi sur la protection des renseignements personnels

2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé

Loi sur le transport du grain de l'Ouest - Règlement sur les avis de réduction des taux pour le mouvement du grain de l'Ouest
DORS/89-549, 23 novembre 1989, C.P. 1989-2304
Nouveau règlement fixant les délais et les conditions que doivent respecter les producteurs et les compagnies de chemin de fer.

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire - Prix pour 1990
C.P. 1989- 2513, 21 décembre 1989
Fixation annuelle des prix.

Taux de transport du colza en 1990
C.P. 1989-2478, 14 décembre 1989.
Fixation annuelle des taux.

Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic marchandises (abrogation)
DORS/89-468, 21 septembre 1989, C.P. 1989-1798
Abrogation du Règlement en raison de son inapplication

Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires (modification)
DORS/89-422, 24 août 1989, C.P. 1989-1592
Modification à la version française de l'alinéa 6 *a*) du Règlement pour le faire correspondre à la version anglaise

Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) (abrogation)
DORS/89-436, 24 août 1989, C.P. 1989-1672
Abrogation du Règlement en raison de son inapplication.

Accord entre WCL et CPL
C.P. 1989-1680, 24 août 1989
Accord entre la Wisconsin Central Ltd. et Canadien Pacifique Limitée concernant l'usage commun des voies à Sault-Ste-Marie (Ontario).

Taux supplémentaires de transport du colza pour 1989
C.P. 1989-1481, 24 juillet 1989
Ajout de destinations dans l'est du Canada à celles déjà données dans l'annexe A de l'arrêté 1988-R-1129.

Règlements sur les transports aériens (modification - transport d'organes humains)
DORS/89-306, 8 juin 1989, C.P. 1989-1094
Modification à l'article 3 du Règlement par ajout du transport d'organes humains à la liste des services soustraits à l'obligation de détenir une licence de service intérieur.

LTGO - arrêté portant sur le barème annuel pour la campagne agricole 1989-1990
DORS/89-234, 28 avril 1989, C.P. 1989-752
Décret modifiant l'arrêté 1989-R-94 de l'Office qui fixe le barème annuel pour 1989-1990 sous le régime de la LTGO.

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
C.P. 1989-192, 16 février 1989
Les prix et les zones d'interconnexion transitoires prenant effet le 1er janvier 1989 seront définis de façon plus stricte dans une nouvelle structure des prix et des zones.

Classification uniforme des comptes
C.P. 1989-119, 26 janvier 1989
Arrêté de l'ONT prescrivant la Classification uniforme des comptes

Taux de transport de colza pour 1989
C.P. 1989-56, 19 janvier 1989
Arrêté de l'ONT fixant les taux de transport du colza approuvés par le gouverneur en conseil pour 1989.

Taux supplémentaires de transport du colza pour 1988
C.P. 1988-2826, 22 décembre 1988
Arrêté de l'ONT ajoutant des destinations de l'est du Canada à celles données dans l'annexe de l'arrêté.

LTGO - Arrêté fixant le barème annuel de 1988-1989
DORS/88-259, 29 avril 1988, C.P. 1988-820,
Arrêté de l'Office fixant le barème annuel de 1988-1989 pour les mouvements du grain sous le régime de la LTGO durant la période du 1er août 1988 au 31 juillet 1989.

Règlement sur les exemptions de la partie VII
DORS/88-15, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2565 - Nouveau règlement

Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer
DORS/88-25, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2575 - Nouveau règlement

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
DORS/88-41, 17 décembre 1987, C.P. 1987 -2640 - Nouveau règlement

Règlement sur les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer
DORS/88-22, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2572 - Nouveau règlement

Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord
DORS/88-24, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2574 - Nouveau règlement

Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires
DORS/88-16, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2566 - Nouveau règlement

Règlement sur les transports aériens
DORS/88-58, 31 décembre 1987, C.P. 1987-2724 - Nouveau règlement

Office national des transports - Règles générales
DORS/88-23, 17 décembre 1987, C.P. 1987-2573 - Nouvelles règles

C. Index

A

Abandon
lignes ferroviaires 21, 22, 52
Accès concurrentiel 16, 33
Accords bilatéraux sur les services aériens 28, 29
Administration de l'Aéronautique 28
Administration centrale 41, 42
Audiences 8, 42

B

Barème 20, 23
Bureaux régionaux 8, 11, 12, 14, 19, 24, 26, 32, 42

C

Camionnage 16, 24
Chemins de fer sur courts parcours 13, 28
Colza canola 20, 21, 52, 52
Contrats confidentiels 16, 33, 34, 39
Contrôle d'application 26, 30

E

Enlèvements de gares 21, 22
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc 5, 6, 7
Enquêtes sur les coûts 23
Entrée sur le marché et analyse du marché 5, 6, 11, 12, 26-31, 44
Examen annuel 6, 7, 15, 30, 31
Examen des coûts
Grain de l'Ouest 8, 14, 23

F

Fusions et acquisitions 32, 38

G

Grain de l'Ouest 14, 20

I

Infrastructure ferroviaire 8, 32, 34
Interconnexion
chemins de fer 16, 51, 52

L

Licences de services aériens 8, 17, 26-29
Lignes ferroviaires
Abandons 21, 22, 52
Embranchements du transport du grain 24
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes 15, 35, 36
Loi de l987 sur les transports nationaux 4, 5, 7, 9, 15, 20, 50
Transport maritimes dans le Nord
Licences 27
Tarifs 35, 36
Loi d'exemption pour le cabotage 10, 27
Loi sur l'aéronautique 30, 50
Loi sur les chemins de fer 4, 5, 9, 48, 50
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 4, 5, 7, 9, 24, 25, 49, 50
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 7, 9, 24, 25, 47, 50
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 20, 23, 24, 47, 51, 52

M

Médiation 32, 38, 39
Membres de l'Office 11, 12, 41

N

Normes d'accessibilité 14, 39, 40

P

Paiements de subvention (transport) 19-25, 46-50
Passages à niveau 34
Plaintes
services aériens 18, 35, 36
services ferroviaires 18, 33, 34
services maritimes 35, 36
Prix de transports des marchandises 20, 23
Programme de subventions des taux de transport vers l'Est 7, 13, 20, 21, 48

R

Règlement sur les textes désignés 6, 30
Règlement des différends 5, 6, 11, 12, 16, 32-40

S

Secrétariat 11, 12, 42
Services aériens dans le Nord 17, 27, 28
Services aériens internationaux
    Accords 28-29
    Licences 8, 28-29
    Services 28
Services juridiques 11, 12, 42
Services de trains de voyageurs
    autres que VIA 20, 21
Services de transport pour les personnes
    handicapées 14, 18, 30, 32, 39, 40
Structure de l'organisation 10-12
Subventions au transport 5, 6, 11, 12,
    19-25, 44, 46
Suivi et analyse de l'industrie 30, 31

T

Tarifs
    Services aériens 35-38
    Services ferroviaires 33, 34
    Services maritimes 35, 36

V

Vérifications des
    compagnies de chemins de fer 23
VIA Rail 8, 13, 19, 20, 34